



BEHEERSCONTRACT

1 januari 2005 - 31 december 2007

Gecoördineerde tekst

Eerste bijvoegsel

Beheerscontract tussen de Staat
en de naamloze vennootschap van
publiek recht NMBS

Bijzondere regels en voorwaarden
waaronder de NMBS de opdrachten
van openbare dienst vervult die haar
door de wet zijn toevertrouwd



BEHEERSCONTRACT
TUSSEN DE STAAT EN DE
NAAMLOZE VENNOOTSCHAP VAN PUBLIEK RECHT NMBS

Dit beheerscontract wordt gesloten in het raam van de bepalingen van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het wordt van kracht op 1 januari 2005 en neemt een einde op 31 december 2007.

Het preciseert de regels en voorwaarden volgens dewelke de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS de haar bij artikel 218 van de genoemde wet toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoert.

Het bepaalt het bedrag van de door de Staat verleende financiële bijdragen en compensaties voor de uitvoering van de taken van openbare dienst.

De doelstelling van de Regering is het verhogen van het aantal reizigers in binnenlandse dienst met 25 % over de periode 2000-2006, en te streven naar een verhoging met 25 % over de periode 2006-2012.

In dit contract wordt verstaan onder:

- « Minister van Mobiliteit » : de minister die bevoegd is voor de regulering van het spoorvervoer;
- « Minister van overheidsbedrijven » : de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven;
- « DGVL » : het Directoraat-generaal Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

De drie naamloze vennootschappen van publiek recht, met name NMBS Holding, Infrabel en NMBS, vormen samen een essentieel element in het Belgische transportsysteem. In die hoedanigheid waakt elk van die vennootschappen erover, in het kader van een coherent beleid van de groep, dat haar activiteiten passen in het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Regering en bijdragen tot het vervullen van de verplaatsingsbehoeften.

De basisopdracht die aan de drie vennootschappen is toevertrouwd, is tweeledig: enerzijds het spoorvervoer op het Belgische net bevorderen en aldus een alternatief bieden voor de andere vervoerwijzen die belastender zijn voor het milieu, en anderzijds een optimale kwaliteitsdienst bieden zodat de evolutie van het verkeer sterker is dan de algemene evolutie van het verkeer van alle vervoerwijzen samen.

De NMBS bouwt in dit perspectief haar kernactiviteiten uit, die de bestaansreden zelf van de onderneming vormen en die hoofdzakelijk als volgt zijn:

- 1° het vervoer van reizigers per spoor;
- 2° het vervoer van goederen in het algemeen en de logistieke diensten die erop betrekking hebben;
- 3° de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer en de financiering van het rollend spoomaterieel.

Ze verbindt zich ertoe, alles in het werk te stellen om zoveel mogelijk passagiers te vervoeren over het Belgische grondgebied, en aldus een volwaardig alternatief te bieden voor de andere vervoerwijzen en om ten opzichte van de passagiers een kwaliteitsdienst te behouden over het hele grondgebied. Ze zal haar beleid richten op snel, stipt en kwalitatief vervoer van grotere massa's over langere afstanden, waarbij de continuïteit van de diensten gewaarborgd blijft, en dit tegen een zo voordelig mogelijk tarief.

Art. 2

De beheers- en directieorganen van de NMBS zijn verantwoordelijk voor het correcte gebruik van de personeelsmiddelen, materiële middelen (roerende en onroerende) en de financiële middelen van de Onderneming.

Ze staan in voor het beheer van de activiteiten tegen de laagste kost en streven ernaar, de doeltreffendheid en de productiviteit ervan permanent te verbeteren.

Om de mobiliteitsbehoeften van personen en goederen te dekken en te voldoen aan de vereisten van de markt, verbinden zij zich ertoe de regelmaat, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van hun vervoeraanbod te verzekeren.

Ze beheren in dezelfde zin en volgens de principes van goed bestuur, de deelnemingen van de NMBS in andere ondernemingen.

Art. 3

In het kader van het ondersteuningsbeleid aan de dochtermaatschappijen en, in het bijzonder om deze toe te laten de openbare dienst-opdrachten uit te voeren, zal NMBS Holding inschrijven op kapitaalsverhogingen van NMBS voor een maximum-bedrag van 540 miljoen euro waarvan een eerste schijf van 230 miljoen euro zal worden vrijgegeven tijdens het dienstjaar 2005, in geld, zonder uitgifte van nieuwe aandelen en volgens volgend kalenderschema :

- 60 miljoen euro ten laatste op 15 juni 2005;
- 60 miljoen euro op 1 juli 2005;
- 110 miljoen euro op 30 september 2005.

De intekeningsmodaliteiten van de andere kapitaalsverhogingsschijven worden bepaald in de overeenkomst tussen NMBS Holding en NMBS.

Deze overeenkomst voorziet dat de bedragen waarvoor dient ingetekend en die dienen vrijgegeven (maximum 310 miljoen euro) ondergeschikt zijn aan de reële tresorerie-behoeften van de NMBS (cash flow/cash drain).

Deze financieringsbehoeften zullen voorafgaandelijk omstandig en in detail gemotiveerd worden door de NMBS en dienen gerechtvaardigd door middel van tabellen met de evolutie van de cash-flows, gecertificeerd door de commissarissen-revisoren van beide vennootschappen.

Op grond van deze evaluatie en op voorwaarde dat de NMBS haar commercieel aanbod handhaaft en haar investeringsbudget ten uitvoering brengt, met inbegrip van het deel op eigen middelen, zal het kalenderschema het volgende zijn:

- 185 miljoen euro op 30 april 2006;
- 95 miljoen euro op 30 april 2007;
- 30 miljoen euro op 30 april 2008.

NMBS Holding verbindt er zich toe tegen het eind van periode 2005-2008, een bedrag van minimum 500 miljoen euro in te brengen in de NMBS onder strikte naleving van de opgesomde voorwaarden.

NMBS Holding verzekert de leefbaarheid van NMBS zonder haar eigen financieel evenwicht in gevaar te brengen.

Art. 4

De taken die in dit beheerscontract zijn beschreven en die door de NMBS moeten worden uitgevoerd, zijn bepaald als uitvoering van de opdrachten van openbare dienst die haar door de wet zijn toegewezen en zijn de volgende:

- 1° het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst alsook de binnenlandse bedieningen door hogesnelheidstreinen;
- 2° het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de investeringen in rollend materieel voor het binnenlands vervoer van reizigers;
- 3° het grensoverschrijdend reizigersvervoer, namelijk het vervoer met de treinen van de gewone dienst voor het gedeelte van het nationaal traject dat niet is gedekt volgens 1° en tot de in artikel 31 gedefinieerde stations op de buurnetten;
- 4° de prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie.

Art. 5

Het behoort aan de NMBS om te oordelen over haar deelname in de uitvoering van prestaties die niet behoren tot de opdrachten van openbare dienst die haar bij wet zijn opgelegd.

De NMBS waakt erover dat de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, de goede uitvoering van de prestaties voor opdrachten van openbare dienst, zoals bepaald in dit beheerscontract, niet in het gedrang brengen.

Voor de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, bepaalt de NMBS de organisatie en het volume van de productiemiddelen, zodat ze haar concurrentievermogen op de markt kan behouden en zelfs vergroten.

Art. 6

De NMBS neemt met de NMBS Holding en Infrabel deel aan de voorziene en vereiste overlegprocedures om de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van hun respectieve opdrachten van openbare dienst te verzekeren.

Onverminderd de beheersautonomie die de NMBS is toegewezen door de voormelde wet van 21 maart 1991, leveren de NMBS en de NMBS Holding elkaar wederzijds bijstand opdat elk van die overheidsbedrijven zijn opdrachten tot een goed einde zou kunnen brengen, met inbegrip van de opdracht inzake coördinatie van de activiteiten van de NMBS-groep die door de Staat aan de Holding is toegewezen.

Om de financiële eenheid van de NMBS-groep te verzekeren neemt de NMBS deel aan het door de NMBS Holding opgezette regelmatig overleg aangaande de uitwerking en uitvoering van de ondernemingsplannen en de investeringsplannen en -budgetten.

Alle relaties met de overheidsinstanties zijn altijd het voorwerp van een voorafgaand overleg op het niveau van de overlegorganen die de Holding heeft ingesteld. Bij ontstentenis van een akkoord maakt de Holding het initieel voorstel over, plus een verslag aan de overheidsinstantie. Het verslag bevat het advies van de Holding en de mening van minstens één van de filialen, en zal meegedeeld worden aan de desbetreffende fili(a)al(en).

Art. 7

Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie naamloze vennootschappen van publiek recht worden gesteld, doet de NMBS systematisch een beroep op de diensten en prestaties van de twee andere naamloze vennootschappen van publiek recht van de NMBS-groep. De NMBS beheert op efficiënte wijze de diensten en prestaties die ze ter beschikking stelt van de andere entiteiten van de groep.

Het behoud binnen het actiegebied van de NMBS-groep van de eigenlijke spoorwegactiviteiten (zoals bv. het onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, de besturing en de begeleiding van de treinen) maar ook van de activiteiten van de logistieke ondersteuning (zoals bv. het administratieve beheer van het personeel, de aankopen, en het beheer van de voorraden, het beheer van de gebouwen) wordt gewaarborgd. Het personeel van de NMBS neemt tevens maximaal deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

II. OPDRACHT VAN OPENBARE DIENST MET BETREKKING TOT HET BINNENLANDS REIZIGERSVERVOER MET DE TREINEN VAN DE GEWONE DIENST, ALSOOK DE BINNENLANDSE BEDIENINGEN DOOR HOGESNELHEIDSTREINEN

Art. 8

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer is opgenomen in bijlage 1.

a) Statuut van de stations

Art. 9

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer omvat 3 statuten van haltes:

- hoofdhalte;
- secundaire halte (met bediening de hele dag door of met alleen bediening tijdens de piekuren);
- speciale halte.

Bijlage 2 levert detail van:

- de lijst van de haltes met onderscheid volgens hun statuut;
- de bedieningsperiodes (alle dagen of enkel op werkdagen of uitsluitend tijdens de piekuren);
- de specifieke karakteristieken van sommige bedieningen (bediening met speciale stops, bediening om de twee uur).

Art. 10

De NMBS waarborgt per werkdag in de week minstens:

- een minimumaanbod van 200.000 trein-kilometer;
- op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 3 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 16 klokvaste verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 21.00 uur, per rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes de hele dag door met 14 klokvaste uurverbindingen of 8 klokvaste verbindingen om de twee uur, per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren, met 2 treinen tussen 06.00 en 08.00 uur en 2 treinen tussen 16.00 en 18.00 uur;
- het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de per spoor dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats tijdens de geldigheidsperiode van het beheerscontract.

- de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 2.

Het aanbod tijdens de weekends en op feestdagen wordt beperkt ten opzichte van het basisaanbod tijdens de week om rekening te houden met de lagere gebruiksfrequentie van de treinen. De NMBS waarborgt per weekenddag of feestdag minstens:

- een minimumaanbod van 100.000 trein-kilometer;
- op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 3 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 14 klokvaste verbindingen met een eerste trein ten laatste om 08.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, per rijrichting;
- de bediening van de secundaire haltes op weekends en feestdagen met 11 klokvaste uurverbindingen of 6 klokvaste verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 09.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 19.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
- de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 2.

Art. 11

In het kader van de beschikbare middelen ziet de NMBS erop toe een aanvullend aanbod te bieden voor de grote publieksevenementen en bestudeert ze het inleggen van specifieke avonddiensten.

Bij grootschalige evenementen plegen de Staat en de NMBS overleg over de gepastheid en de voorwaarden van een specifieke bediening.

In voorkomend geval mag een aanvullende financiële compensatie vastgesteld worden, gebaseerd op de nettokost.

Art. 12

De NMBS moet zorgen voor de invoering van een adequaat vervoerplan dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften. Dat vervoerplan heeft de volgende doelstellingen:

- het naleven van het minimumaanbod dat in dit contract is gedefinieerd;
- de verkeerstoename bepaald in artikel 1;
- de uitwerking van een aantrekkelijk aanbod voor het organiseren van de verplaatsingen tussen de woon- en de werkplaats of de school, voornamelijk naar de grote steden van het land, en de massale verplaatsingen naar de toeristische streken van het land;
- de verbetering van de commerciële snelheid;
- het versterken van de samenwerking en de coördinatie met de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer en met de andere bevoegde overheden;

- de complementariteit met alle middelen voor personenvervoer, namelijk: fiets, auto, taxi, bus, tram, metro en vliegtuig;
- de optimale integratie van het treinenaanbod van het binnenverkeer en het treinenaanbod van de internationale dienst, en in het bijzonder de hogesnelheidstreinen;
- de optimalisatie van de aansluitingstijden trein/trein.

Art.13

De NMBS tracht nieuwe klanten aan te trekken van de weg door bij wijze van proef nieuwe rechtstreekse treinen gericht op de pendelaars in te leggen. Zo zal ze, vanaf de dienstregeling ingaande ten laatste in december 2006, vanuit vier grote stations één trein zonder tussenstop naar en van Brussel per dag in elke rijrichting inleggen, gekozen op basis van een interessante commerciële snelheid ten opzichte van het traject over de weg.

In dit kader zal de wenselijkheid onderzocht worden om betere voorwaarden aan te bieden voor pendelaars op sommige internationale treinen. De NMBS brengt hierover verslag uit bij de Minister van overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit voor 15 juli 2005.

Een jaar na de indienststelling wordt een eerste evaluatie van het pilootproject opgemaakt zodat kan worden bepaald welk gevolg eraan moet worden gegeven. Het rapport wordt aan de Minister van overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit bezorgd, via het DGVL.

Art. 14

Mits naleving van de betreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen en in overleg met de gewestelijke vervoermaatschappijen, en wanneer de economische criteria op lange termijn dit rechtvaardigen, beschikt de NMBS over de nodige autonomie om de opdracht van openbare dienst op sommige lokale verbindingen op permanente wijze te vervullen met busdiensten. Voor elk initiatief dat de NMBS in deze materie zou nemen legt ze voorafgaandelijk een omstandig en afdoend verslag voor aan de Staat vertegenwoordigd door het Directoraat-Generaal van het Vervoer te Land, vergezeld van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Als binnen twee maanden na ontvangst, de Staat in verband met het NMBS-voorstel geen enkel bezwaar uit, neemt die laatste de verantwoordelijkheid op zich om die bedieningen te organiseren ; ze moeten toegankelijk zijn voor houders van een spoorwegvervoerbewijs.

Met de dagelijkse productie in buskilometers wordt rekening gehouden om na te gaan of voldaan wordt aan de minimale dagelijkse productie in treinkilometers, bepaald in dit hoofdstuk.

Art. 15

De NMBS mag afwijken van het beheerscontract met betrekking tot het minimumaanbod, in de volgende gevallen:

- gevallen van overmacht;

- tijdelijke situatie van werken, vastgesteld in coördinatie met Infrabel;
- werkdagen waarop een lagere gebruiksfrequentie van de treinen te verwachten valt (brugdagen in de periode tussen Kerstmis en nieuwjaar), uitsluitend voor het minimumaanbod in treinkilometers, bepaald in artikel 10, waarbij de in dat artikel gewaarborgde prestaties verplicht blijven.

Bij een incident, werken, of meer algemeen overmacht, kan het binnenlands of grensoverschrijdend reizigersvervoer tijdelijk worden aangepast en/of worden verzekerd door een busdienst, met naleving van de betrokken federale en gewestelijke wetgevingen.

Bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, garandeert de NMBS een toereikende informatieverstrekking en tevens bijstand aan de reizigers, waarbij op dat vlak voorrang gegeven wordt aan de reizigers met beperkte mobiliteit.

Art. 16

Wanneer de NMBS, rekening houdend met de lage reizigersaantallen, te hoge exploitatiekosten of ingevolge een verbetering van de infrastructuur, overweegt om bepaalde haltes af te schaffen of hun bediening te verminderen tot onder de in dit hoofdstuk vastgelegde minima, dan vraagt ze daartoe, via het DGVL, op basis van een gemotiveerd dossier dat voorafgaandelijk aan de beslissing zal worden meegedeeld aan de Ministerraad, de toestemming van de Minister van overheidsbedrijven. Dat dossier moet ook vermelden welke weerslag de maatregel heeft op de mobiliteit. De Minister van Mobiliteit moet geraadpleegd worden.

b) Complementariteit met de andere vervoermiddelen

Art. 17

Het ontwerp van het vervoerplan en het beleid van de NMBS inzake reizigersvervoer, in coördinatie met de NMBS Holding en Infrabel, moeten worden geleid door het begrip « mobiliteitsketen ». In voorkomend geval worden overeenkomsten afgesloten tussen de drie vennootschappen van publiek recht.

Die mobiliteitsketen omvat zowel het aspect van louter vervoer (complementariteit met de andere vervoerwijzen vóór en na) als het reizigersonthaal, de tariefintegratie en de communicatie.

c) Relaties met andere vervoermaatschappijen

Art. 18

Het bij de NMBS opgerichte Oriënteringscomité zal op eigen initiatief of op verzoek van de Raad van Bestuur een advies verstrekken omtrent elke maatregel die een invloed kan uitoefenen op de samenwerking met de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen. Als de Raad van Bestuur wenst af te wijken van het advies van het comité, moet hij zijn standpunt motiveren.

De contacten tussen de NMBS en de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen worden voortgezet teneinde het aantal stations met geplande aansluitingen tussen treinen, bussen en trams uit te breiden.

De NMBS werkt binnen de lokale en regionale structuren mee aan de verbetering van die intermodaliteit op het terrein, om zowel hun concept als de uitvoering van de genomen maatregelen dynamischer te maken.

Art. 19

De NMBS onderzoekt in overleg met de NMBS Holding en Infrabel de technische en commerciële haalbaarheid van het gebruik van de spoorweginfrastructuur door licht materieel, rekening houdend met de bekommernis van veiligheid uitgedrukt in de 3 beheerscontracten (hoofdstuk 8 van het beheerscontract van de NMBS, artikels 12 tot 19 van het beheerscontract van de Holding, hoofdstuk 9 van het beheerscontract van Infrabel). Ten laatste tegen 31 december 2005 legt zij aan de Minister van overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit het resultaat van die studie voor, alsook een actieplan om pilootprojecten te verwezenlijken.

d) Verkoop in de stations

Art. 20

De stations zijn de bevoorrechte verkooppunten voor de vervoerbewijzen.

Daarnaast bestudeert de NMBS het nut en de haalbaarheid van een uitbreiding van de externe distributie voor haar gewone basisproducten, aanvullend aan de verkoop in de stations. Die distributie moet geografisch sterk gespreid en gemakkelijk toegankelijk zijn. De studie onderzoekt ook de veiligheidsaspecten.

Als de mogelijkheid bestaat, spant de NMBS zich in om, in overleg met NMBS Holding, partnerships te ontwikkelen in de stations opdat een aanwezigheid verzekerd zou zijn buiten de openingstijden van de loketten of zelfs wanneer er geen loketten zijn.

e) Binnenlands vervoer met hogesnelheidstreinen

Art. 21

De NMBS zal in samenwerking met buitenlandse spoorwegvervoerders bestemmingen in België aandoen met hogesnelheidstreinen.

De betrokken verbindingen waarop dit binnenlands vervoer georganiseerd zal worden, zijn:

- Oostende – Brugge – Gent – Brussel – (Parijs): een trein heen-en-terug per dag, met versterking door een extratrein heen-en-terug in het weekend;
- Antwerpen – Brussel – (Parijs): zeven treinen heen-en-terug per week;
- Luik-Guillemins – Brussel – (Parijs): zes treinen heen-en-terug per week;
- Luik-Guillemins – Namen – Charleroi – Bergen – (Parijs): een trein heen-en-terug per dag.

Voor de uitvoering van dit binnenlands aanbod op basis van hogesnelheidstreinen wordt in een financiële compensatie voorzien, zoals bepaald in artikel 77.

De financiële compensatie betreffende de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen op de verbinding Brussel - Mechelen - Antwerpen-Centraal - Brecht - Breda - Den Haag zal in een bijvoegsel bepaald worden.

De subsidiëring van de bediening van Antwerpen en Luik door hogesnelheidstreinen zal opnieuw onderzocht worden bij de commerciële ingebruikname van de nieuwe hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen.

f) Het GEN- project

Art. 22

Om het GEN-project tot een goed einde te brengen werkt de NMBS nauw samen met enerzijds de federale, gewestelijke, provinciale en gemeentelijke administraties, en anderzijds met de openbare vervoermaatschappijen (MIVB/STIB, TEC, De Lijn).

Overeenkomstig de beslissingen van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 valt de dekking van het exploitatietekort ten laste van de Federale Staat, zoals bepaald in artikel 78 ; er wordt tevens overeengekomen dat de NMBS zich ertoe verbindt het treinaanbod en de frequentie ervan progressief uit te breiden tot in 2012, het jaar waarin de volledige indienststelling van het GEN gepland is.

De invoering van het GEN-aanbod omvat verschillende fases:

1) Eerste fase: vanaf 14 december 2003

Onder de benaming « City Rail » (CR) worden kwalitatief betere voorstadsverbindingen ingelegd vanuit Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve en Eigenbrakel. De basisbediening « City Rail » omvat een trein per uur in alle tussenhaltes. Tijdens de piekuren zorgt de versterking met piekurettreinen voor een bediening met twee treinen per uur in de meeste haltes. In afwachting van het specifieke GEN-materieel zullen bestaande, gerenoveerde motorstellen in dienst gesteld worden. Tijdens de piekuren is ook een uitbreiding naar Geraardsbergen en Nijvel gepland. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het toereikend aantal zitplaatsen en er wordt een permanente opvolging van de netheid en de stiptheid ingevoerd.

2) Tweede fase: vanaf 10 december 2006

De NMBS zal een totaal vernieuwd aanbod uitwerken. Op zes aslijnen zal een bediening met twee GEN-treinen per uur ingevoerd worden. Die treinen zullen Brussel verbinden met Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen en Leuven. Zo is de beoogde GEN-frequentie reeds bereikt in de daluren. In 2007 en 2008 zal de dienst nog worden verzekerd door de gerenoveerde motorstellen van het huidige « City Rail »-aanbod.

3) Derde fase: vanaf december 2008

Naarmate de specifieke GEN-stellen beschikbaar zullen zijn, zullen ze geleidelijk in dienst gesteld worden vanaf december 2008. Ze zullen dan over alle geëxploiteerde lijnen verdeeld worden en daar de huidige L- en CR-treinen vervangen.

De precieze organisatie van het latere GEN-aanbod zal worden bepaald binnen het door de Overeenkomst van 4 april 2003 opgerichte Sturingscomité en zal het voorwerp zijn van een bijvoegsel.

Art. 23

In het kader van het Samenwerkingsakkoord van 15 september 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn bijvoegsel nr. 8, is een budget van 3.038 duizend €(2003) uitgetrokken ten behoeve van de verbetering van het aanbod op de lijn 26, door de invoering van aanvullende diensten 's avonds tijdens de week alsook overdag en 's avonds op zaterdag, en dit bij wijze van pilootproject gedurende twee jaar.

De NMBS verbindt zich ertoe die verbeteringen door te voeren, in de mate dat de impact van de werken voor het viersporig maken van de lijn 161 ter hoogte van Etterbeek-Watermaal en van de Schuman-Josaphattunnel zulks mogelijk maken.

Ze legt een voorstel voor verbetering van de bediening voor – of, in voorkomend geval, een rapport waaruit de onmogelijkheid blijkt om die bediening te verbeteren wegens de voornoemde werken – aan de Minister van overheidsbedrijven, tegen 1 juli 2005.

De modaliteiten voor de bediening en de erop betrekking hebbende financiering worden vastgelegd in een overeenkomst in het kader van het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

III. OPDRACHT VAN OPENBARE DIENST BETREFFENDE HET VERWERVEN, DE BOUW, HET ONDERHOUD, HET BEHEER EN DE INVESTERINGEN IN ROLLEND MATERIEEL DAT INGEZET WORDT IN HET BINNENLANDS VERVOER VAN REIZIGERS

Art. 24

De NMBS verbindt zich ertoe, voor het gedeelte dat haar betreft, de spoorweginvesteringen uit te voeren zoals geprogrammeerd in het door de Regering goedgekeurde meerjareninvesteringsplan 2004-2007. Dat plan en zijn latere aanpassingen maken integraal deel uit van dit beheerscontract. De algemene overzichtstabel van het plan is bij dit beheerscontract gevoegd (bijlage 5).

Tegen 15 september 2005 legt de NMBS aan de NMBS Holding, in overleg met Infrabel, haar investeringsplan 2006-2007 voor dat gebaseerd is op het voormelde meerjarenplan en dat uitsluitend de investeringen van de NMBS bevat.

Een overzichtstabel van dit plan is opgenomen in bijlage 15.

Tegen 31 maart 2007 bezorgt de NMBS aan de NMBS Holding een ontwerp van investeringsplan voor de periode 2008-2012 met het oog op de goedkeuring ervan door de Regering.

In elk geval van verwerving of modernisering van rollend materieel, van bouw of uitbreiding van technische of dienstlokalen (werkplaatsen, onderhoudsposten, reinigingsplatformen enz.), alsook van verwerving van uitrusting daarvoor, worden en het belang en het voordeel van de geplande investeringsprojecten duidelijk aangegeven in het licht van het mobiliteitsbeleid van de Regering. Daartoe worden onder meer de volgende criteria gehanteerd:

- a) de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten, met bijzondere aandacht voor personen met beperkte mobiliteit en informatie aan de reizigers ;
- b) de impact op de regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer, op de snelheid en op de capaciteit ;
- c) het onderhoud en de netheid van de installaties, de uitrustingen en het rollend materieel ;
- d) de aspecten van intermodaliteit en coördinatie met de andere openbare vervoersmaatschappijen;
- e) de compatibiliteit en de optimale wisselwerking met de diensten en installaties van Infrabel en de NMBS Holding ;
- f) het verbeteren van de exploitatieveiligheid en de veiligheid ;
- g) de coherentie met de doelstellingen inzake financieel evenwicht van de NMBS met, meer bepaald vanaf het begin van het project, bijzondere aandacht voor een goede beheersing van de bouw-/verwervingskosten en de kosten voor exploitatie, onderhoud en instandhouding ;

- h) de weerslag voor de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling;
- i) de coherentie met de doelstellingen inzake stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening van de betrokken gemeenten en gewesten, meer bepaald inzake het vervoersaanbod en de vervoersvraag ;
- j) de eerbiediging en bescherming van het milieu ; de impact op de omwonenden inzake geluidshinder;
- k) de vrijwaring van het roerend en onroerend patrimonium van de NMBS, met bijzondere aandacht voor het historisch patrimonium.

Voor alle belangrijke nieuwe projecten maakt de NMBS een voorafgaande studie waarin de verwachte impact van het project wordt belicht voor, minstens, alle voornoemde criteria, en bovendien, na voltooiing van die projecten, een ex-post evaluatiestudie. Voor de projecten inzake verwerving van rollend materieel omvat de voorafgaande studie een kosten/batenanalyse. Het DGVL wordt bij die studies betrokken.

De NMBS neemt deel aan de werkzaamheden van het Investeringscomité, dat onder meer tot taak heeft de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van de meerjareninvesteringsplannen van de drie naamloze vennootschappen te waarborgen. Bijlage 4 bepaalt de inhoud van het meerjareninvesteringsplan, de procedures voor herziening en actualisering alsook de modaliteiten voor het opstellen van de rapporten en de opvolging van de toepassing ervan.

Tegen 30 juni van elk jaar stuurt de NMBS een jaarlijks evaluatierapport over de uitvoering van het meerjarenplan aan de NMBS Holding; deze stuurt het door naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven. Voor 2005 wordt dit rapport, in afwijking van het voorgaande, ten laatste op 30 september 2005 naar het DGVL verstuurd.

De informatieborden van de door de Staat gefinancierde projecten verwijzen duidelijk naar de herkomst van de financiering.

Voor de projecten waarbij verschillende interveniënten betrokken zijn zoals bijvoorbeeld een gemeente, een Gewest, een openbare vervoersmaatschappij, een federale overheidsdienst, een projectontwikkelaar, stelt de NMBS alles in het werk om een perfecte coördinatie van de werken te waarborgen.

Art. 25

De NMBS maakt elk jaar op basis van haar meerjareninvesteringsplan een jaarlijks investeringsprogramma op. Dat jaarlijkse investeringsprogramma, ook jaarlijks investeringsbudget genoemd, wordt uitgewerkt overeenkomstig de bepalingen van bijlage 4.

De NMBS neemt deel aan de werkzaamheden van het Investeringscomité dat onder meer tot taak heeft de coherentie en de complementariteit van de uitvoering van de jaarlijkse investeringsplannen van de drie naamloze vennootschappen te waarborgen.

De NMBS bezorgt haar jaarlijks investeringsprogramma aan de NMBS Holding die het ter goedkeuring voorlegt aan de Minister van overheidsbedrijven, met instemming van de NMBS. Het ontwerp van jaarlijks programma moet aan de Minister worden bezorgd via het DGVL, vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Bijlage 4 bepaalt ook de modaliteiten tot aanpassing van het jaarlijks investeringsprogramma alsook het opstellen van de rapporten en van de opvolging van de uitvoering.

Tegen 30 september van elk jaar stuurt de NMBS via de NMBS Holding een tussentijds rapport over de stand van zaken wat betreft de uitvoering van het lopende jaarlijkse investeringsprogramma naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven.

Tegen 30 april van elk jaar stuurt de NMBS via de NMBS Holding een evaluatierapport over de uitvoering van het jaarlijkse investeringsprogramma van het afgelopen jaar naar het DGVL, dat het, aangevuld met zijn advies, doorstuurt naar de Minister van overheidsbedrijven.

Eén keer per jaar kan de NMBS het lopende investeringsprogramma aanpassen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Na overleg met de andere twee naamloze vennootschappen van publiek recht in het Investeringscomité van de NMBS-groep, stuurt de NMBS Holding het ontwerp van wijziging naar het DGVL en naar de Minister tegen 31 juli van het jaar waarvan het budget bedoeld wordt door de wijziging, met instemming van de NMBS. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd. Voor 2005 wordt het ontwerp van wijziging, in afwijking van het voorgaande, ten laatste op 30 september 2005 naar het DGVL verstuurd.

Art. 26

De NMBS past de benadering van planning en monitoring toe per investeringproject, overeenkomstig hoofdstuk III van bijlage 4.

Ze bezorgt aan het DGVL, volgens de modaliteiten van die bijlage:

- op trimestriële basis, ten laatste op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar: de projectdossiers voor alle investeringen die gekenmerkt zijn door een uitvoeringstermijn met een einddatum van het project, en collectieve dossiers voor de investeringen van doorlopende aard. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderling akkoord tussen het DGVL en de NMBS ;

- elk projectdossier of collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;
- op jaarbasis, vóór 30 juni van elk jaar: de projectfiches die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de Gewesten.

Bijlage 4 bepaalt, in hoofdstuk III.1, de minimale inhoud en het formaat van de projectdossiers, de collectieve dossiers en de projectfiches.

Naarmate de migratie waarvan sprake in artikel 28 vordert, steunt het DGVL op de projectdossiers en de collectieve dossiers om, voor rekening van de Staat, in te staan voor de opvolging en de controle van de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Zijn ambtenaren verifiëren bij elke actualisering van de dossiers of hun gegevens volledig, correct en actueel zijn. Daartoe zijn ze gemachtigd om op het terrein en bij de NMBS alle vereiste verificaties en controles uit te voeren, met name in de boekhouding, en om deel te nemen aan de vergaderingen voor de projectopvolging die door de NMBS worden georganiseerd.

Na elke trimestriële actualisering van de dossiers bezorgt het DGVL aan de Minister van overheidsbedrijven een rapport over de stand van zaken van de verschillende projecten. Een kopie van dat rapport wordt naar de NMBS gestuurd.

Art. 27

In afwachting van de in artikel 28 beschreven migratie legt de NMBS aan het DGVL, volgens de modaliteiten bepaald in hoofdstuk IV van bijlage 4, de dossiers voor inzake de investeringsbeslissingen voor het verkrijgen van de goedkeuring (« groen licht » genoemd) van het DGVL, die toelaten de uitgaven met betrekking tot deze beslissingen ten laste van de overeenstemmende begrotingskredieten te boeken.

Het DGVL levert zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de datum waarop het dossier inzake de investeringsbeslissing werd ontvangen. Als het DGVL van oordeel is dat het dossier onvolledig is of dat het bijkomende uitleg vereist, wordt de bovengenoemde termijn onderbroken vanaf de datum waarop het DGVL de NMBS schriftelijk hierover heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL een advies heeft bezorgd of bijkomende informatie heeft gevraagd, wordt ervan uitgegaan dat de investeringsbeslissing een gunstig advies heeft gekregen en dat het DGVL een investeringsnummer toekent.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsprogramma van een bepaald jaar moeten ten laatste op 31 december van dat jaar voor advies aan het DGVL worden voorgelegd.

De NMBS stelt de in bijlage 4 beschreven boekhoudverslagen en –lijsten op en bezorgt ze aan het DGVL.

Art. 28

Met het oog op de vervanging, op termijn, van het systeem van investeringsopvolging en -controle door voorafgaand visum (« groen licht ») voor de investeringsbeslissingen, door een opvolg- en controlesysteem dat uitsluitend gebaseerd is op de projectdossiers en de collectieve dossiers, verbinden de partijen van dit contract zich ertoe het migratieplan uit te voeren zoals beschreven in hoofdstuk V van bijlage 4.

De doelstelling is het tot stand brengen, in overeen te komen fasen, van de volledige migratie in een periode van drie jaar, te rekenen vanaf de datum waarop dit beheerscontract van kracht wordt; de NMBS en het DGVL voeren een evaluatie uit op het einde van 2005, 2006 en 2007.

In het kader van die migratie, en in afwijking van artikel 26, worden alle projectdossiers en collectieve dossiers, opgesteld conform bijlage 4 of in de ontwikkelingsfase, voor de eerste keer tegen 15 juli 2005 aan DGVL bezorgd.

Zodra de kwaliteit van de projectdossiers en collectieve dossiers het mogelijk maakt, beslissen het DGVL en de NMBS in onderling overleg, op basis van de criteria vermeld in hoofdstuk V van bijlage 4 of de migratie voor de dossiers in kwestie kan plaatsvinden.

Art. 28 bis

De NMBS installeert de ERTMS-boorduitrusting in bestaand rollend materieel, voor de uitvoering van het gedeelte van haar opdracht van openbare dienst dat betrekking heeft op het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst en met hogesnelheidstreinen, en op de eventuele internationale diensten waarop een verplichting van openbare dienst zou rusten, en dit meer in het bijzonder op het met ERTMS uitgerust gedeelte van de infrastructuur.

Art. 29

De NMBS onderhandelt over de vereiste overeenkomsten voor de terbeschikkingstelling van of de toegang tot de volgende installaties voor de reizigers:

- met Infrabel: onthaalinfrastructuur in de stations, zoals liften, trappen, roltrappen, spooronderdoorgangen, perrons, voetbruggen, overkappingen, schuildaken en schuilhuisjes enz.
- met de NMBS Holding: stationsgebouwen, verkoops- en inforuimtes, wachtruimtes, ruimte voor toegangswegen, parkings, fietsstallingen enz.

Die overeenkomsten moeten expliciet erkennen dat de NMBS het recht heeft:

- te eisen dat de ter beschikking gestelde ruimtes geleverd en onderhouden worden in een staat die geschikt is voor het gebruik waarvoor ze ter beschikking gesteld zijn;
 - er ongestoord het genot van te hebben voor de volledige duur van de terbeschikkingstelling.
- In geen geval mag een recht tot eenzijdige wijziging toegekend worden aan een van de contracterende partijen.

Het beheer van de bewaakte stations waarvan de lijst in bijlage 6 voorkomt, wordt door de NMBS Holding aan de NMBS toevertrouwd. Deze sluit met de NMBS Holding zo snel mogelijk een overeenkomst betreffende dat beheer en de overheveling naar de NMBS van de financiële middelen die door de Staat aan de NMBS Holding gestort zijn voor die activiteit. Die overeenkomst zal conform zijn met de principes die uiteengezet zijn in het document van bijlage 7.

Voor wat betreft de niet-technische uitrustingen voor het onthaal van de reizigers en die de basisuitrusting van een station vormen, die zich in de stations, op de perrons of in de onderdoorgangen naar de perrons bevinden (banken, signaletica enz.) en die per 1 januari 2005 aan de NMBS werden overgedragen, zal de NMBS een overeenkomst afsluiten met de NMBS Holding, respectievelijk met Infrabel, zodat tegen het verstrijken van dit beheerscontract, deze basisuitrusting in eigendom aan deze laatste is overgedragen. Deze overeenkomst regelt onder meer het onderhoud van deze uitrusting tot de datum van overdracht. De door de NMBS gefinancierde, en in artikel 45 bedoelde bijkomende uitrusting is niet aan deze bepaling onderworpen.

Investerings ter vervanging van deze basisuitrusting of investeringen in nieuwe, vergelijkbare basisuitrusting gebeuren ten laste van NMBS Holding, respectievelijk van Infrabel, die er eigenaars van worden.

Art. 30

In het geval van infrastructuur en lokalen voor de dienst of voor technisch gebruik (werkplaatsen, onderhoudsposten, reinigingsplatformen, carwash enz.), alsook hun uitrusting en gereedschap, dat wordt gebruikt voor de reiniging, het onderhoud, de instandhouding en de herstelling van rollend materieel voor zowel reizigers als goederen, worden de uit te voeren investeringen voorgesteld op basis van verdeelsleutels, die technisch gerechtvaardigd zijn zodat men het gedeelte ten laste van de Staat (rollend materieel reizigers) kan onderscheiden van het deel ten laste van de NMBS (rollend materieel goederen).

De instrumenten voor programmering en/of opvolging van de spoorweginvesteringen waarvan sprake in de artikelen 24 tot 28, zullen, elk volgens hun detailniveau, duidelijk het verschil maken tussen de twee financieringsbronnen voor dat type van investeringen.

De technische rechtvaardiging van de verdeelsleutels moet voorkomen in de projectdossiers en/of de investeringsbeslissingen.

IV. OPDRACHT VAN OPENBARE DIENST MET BETREKKING TOT HET GRENSOVERSCHRIJDEND REIZIGERSVERVOER MET TREINEN VAN DE GEWONE DIENST

Art. 31

De NMBS verzekert grensoverschrijdende bedieningen tot kort over de grens met treinen van de binnenlandse dienst tot aan de grote stations over de grens:

- in Duitsland: Aken ;
- in Frankrijk: Rijsel, Jeumont;
- in Luxemburg: Luxemburg en Trois-Vierges;
- in Nederland: Maastricht, Roosendaal.

Die bedieningen zijn het voorwerp van een akkoord met de buurnetten. De NMBS coördineert op eigen initiatief de contacten met de betrokken instanties.

Afhankelijk van de technische en tariefmogelijkheden en onverminderd de noodzakelijke bijdrage van de buitenlandse spoorwegmaatschappijen, legt de NMBS tegen eind 2005 aan de Staat de mogelijke verbeteringen voor betreffende het aanbod voor de huidige bedieningen of betreffende het invoeren van nieuwe aanbodregelingen op de volgende 8 assen:

- De Panne – Duinkerke;
- Kortrijk – Moeskroen/Doornik – Tourcoing – Roubaix – Rijsel;
- Virton - Athus / Aarlen - Athus – Luxemburg;
- Welkenraedt – Aken;
- Wezet – Eysden – Maastricht;
- Essen – Roosendaal;
- Hasselt – Maastricht;
- Bergen – Quiévrain – Valenciennes.

In elk van de gevallen wordt een sociaal-economische studie gemaakt.

De financiële tegemoetkoming van de Staat kan in voorkomend geval aangepast worden door een bijvoegsel bij dit contract om de eventuele nettokost te compenseren die voortvloeit uit de wijziging van de productie en van de aangepaste tarifiering, rekening houdend met eventuele schommelingen in de geïnde ontvangsten.

V. OPDRACHT VAN OPENBARE DIENST MET BETREKKING TOT DE PRESTATIES DIE DE NMBS MOET LEVEREN VOOR DE BEHOEFTE VAN DE NATIE

Art. 32

De NMBS neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het bewaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, de FOD Binnenlandse Zaken, via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC) en de FOD Defensie, via de Staf van het Leger:

1. de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;
2. het sociaal-economisch potentieel van het land;
3. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;
4. de integriteit van het nationale grondgebied.

De NMBS voert deze opdracht uit, zowel in vreedstijd als in oorlogstijd, in het kader van:

- de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 19 juni 1990 dat het opstellen regelt van de nood- en interventieplannen, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, de Vlaamse en Waalse Gewesten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheersen van gevaren verbonden aan ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek, draagt de NMBS bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:

- de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
- het ter beschikking stellen van informatie betreffende het referentienetwerk (o.a. GIS-systeem);
- de identificatie van de kritieke, vitale en gevoelige punten (CRIVISEN);
- het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;
- het bestaan van een Defensiebureau dat belast is met de relaties en studies die verband houden met de behoeften van de Natie en de NAVO.

De NMBS stelt bijgevolg met de NMBS Holding en Infrabel een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt; daarin worden de vertegenwoordigingen gepreciseerd en de respectieve prestaties die onder hun bevoegdheid vallen. Ze betrekken het Directoraat-generaal Vervoer te Land bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van het DGVL.

VI. HET TARIEFBELEID

Art. 33

Overeenkomstig het tariefbeleid en de hiernavolgende regels bepaalt de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

De prijsverhoging vóór afronding van alle in punt 2° vermelde vervoerbewijzen, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van de verschillende uitgegeven bewijzen in de loop van het burgerlijk jaar dat voorafgaat aan de goedkeuringsdatum van de tarieven, mag hoogstens variëren tot beloop van de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex. De gezondheidsindex is die van de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

Als de regelmaat van de reizigerstreinen, zoals bepaald in artikel 47, hoger dan 90 % ligt, mag het zo verkregen indexeringspercentage evenwel verhoogd worden naar rato van de overschrijding van die drempel, en dit voor zover het effectieve globale aanbod van de NMBS, uitgedrukt in trein-kilometers, minstens gelijkaardig blijft aan het huidige.

De toe te passen formule voor het aanvullende percentage is de volgende:

$$3 \times (\text{effectieve regelmaat} - 90 \%) / 10 \%$$

De effectieve regelmaat is het gemiddelde van de twaalf maandcijfers van de periode die eindigt in juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

De vertragingen te wijten aan overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of de langdurige vertragingen die te maken hebben met veiligheidsredenen, worden in de te maken berekening geneutraliseerd.

2° De in aanmerking te nemen vervoerbewijzen zijn de volgende:

- de maandelijks en jaarlijkse valideringen voor traject- en schooltreinkaarten (voor zowel -18 als + 18-jarigen) ;
- de biljetten tegen volle prijs;
- de Go Pass;
- de Rail Pass.

Om haar marktaandeel te vergroten en zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor het verwachte volume van de ontvangsten, verbindt de NMBS zich er in dit kader toe een tariefbeleid te ontwikkelen dat aangepast is aan de behoeften van de voornaamste marktsegmenten. Hierbij wordt onder meer rekening gehouden met de evolutie van de concurrentie en haar prijzen, alsmede het profiel van de klanten.

De NMBS kan ook andere tariefstijgingen voorstellen op grond van de voor de klanten gerealiseerde verbeteringen en de grotere toegevoegde waarde. De bepalingen in verband met deze tariefstijgingen zullen in een bijvoegsel bij het beheerscontract opgenomen worden.

Bij een verhoging van de prijs van de treinpaden of van het BTW-tarief op de vervoerbewijzen, zal de NMBS gecompenseerd worden door ofwel een ruimere machtiging om haar tarieven te verhogen, ofwel door een verhoging van haar toelage.

Artikel 34

De Staat waarborgt aan de NMBS een financiële compensatie, zoals bedoeld in artikel 76, voor de ontvangstderving ten gevolge van tariefvoordelen voor het reizigersvervoer alsook kosteloos vervoer, die ze aan verschillende categorieën van begunstigden moet toekennen, en waarvan de lijst is opgenomen in bijlage 8, deel 1.

Het DGVL overlegt met de instanties die met die patriottische categorieën belast zijn om één enkele begunstigdenkaart uit te werken.

Onder voorbehoud van die uitwerking, en zo mogelijk tegen 1 februari 2006, verbindt de NMBS zich ertoe kosteloos vervoer toe te kennen aan alle in bijlage 8, deel 1 genoemde categorieën van patriottische aard, in het kader van de in artikel 76 bedoelde financiële enveloppe.

De ontvangstderving ten gevolge van andere tariefverminderingen of kosteloos vervoer die aan het personeel van bepaalde FOD's of organismen zijn toegekend, wordt door deze laatsten gecompenseerd in het kader van de door hen en de NMBS ondertekende overeenkomsten.

De lijst van de begunstigden is weergegeven in bijlage 8, deel 2.

De NMBS neemt actief deel aan de door de FOD Mobiliteit en Vervoer opgerichte werkgroep met het oog op de herziening van het reglement op de voorwaarden voor toekenning en afgifte van de kaarten « grote gezinnen ».

Art. 35

Om te streven naar de kosteloosheid van het spoorvervoer tweede klas tussen de woonplaats en het werk, alsook van het MIVB-vervoer op basis van een gemengde treinkaart, zal de NMBS de werknemersbijdrage te haren laste nemen, volgens de in bijlage 9 vastgelegde modaliteiten en binnen de grenzen van de budgettaire enveloppe waarin in artikel 79 is voorzien.

Art. 36

De op het grensoverschrijdend verkeer toe te passen tarifiering zoals vermeld in artikel 31 vereist de invoering van een tariefstructuur die verschilt van die welke voor het binnenlands verkeer geldt. Om de samenvoeging van twee volle tarieven te vermijden vanwege de wisseling van spoorwegnet, levert de NMBS inspanningen om met iedere betrokken overheid en operator een akkoord te vinden zodat er één redelijk en aantrekkelijk tarief kan gelden. Daarenboven moeten alle anomalieën vermeden worden inzake de geldende uitgiftevoorwaarden en de prijzen van de vervoerbewijzen, waardoor een uitgever eventueel nadeel kan ondervinden ten opzichte van een andere.

De NMBS onderhandelt met de buurnetten over de toepassing van de binnenlandse tarieven op het grensoverschrijdend verkeer, en dit tot aan het eerste grote station over de grens, als dat voor de NMBS een betere kosten/batenverhouding oplevert.

Art. 37

Bij elke prijsaanpassing deelt de NMBS aan de Staat (vertegenwoordigd door het DGVL) het gamma van de vervoerbewijzen en de geldende tarieven mee voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, en dit twee maanden voordat ze aan het publiek bekendgemaakt worden. Het publiek moet er minstens tien dagen voor de datum van invoering over ingelicht worden.

Deze bepaling belet niet dat de NMBS nieuwe commerciële vervoerbewijzen onmiddellijk mag invoeren.

Art. 38

De NMBS participeert samen met de regionale vervoermaatschappijen actief in de interministeriële werkgroep met het oog op het vinden van een akkoord over de toepassing van het interministerieel akkoord van 1999 over de vaststelling van de tarifaire zones.

De NMBS verbindt zich tot verder overleg met de regionale vervoermaatschappijen om te komen tot een verdere tariefintegratie en mogelijke integratie van vervoerbewijzen voor de regio Brussel, zeker met het oog op het toekomstige GEN-netwerk rond de hoofdstad.

Art. 39

Vóór 30 april van elk jaar stuurt de NMBS aan de Minister van overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit een evaluatierapport over de impact van het tariefbeleid tijdens het voorgaande boekjaar. Dat rapport moet in het bijzonder de volgende elementen bevatten:

- per tariefproduct, korting en kosteloosheid: evolutie in aantal reizigers en reizigers-km en de commentaren betreffende tendensen;
- evaluatie van de impact van de tariefmaatregelen in het voorliggende beheerscontract op de mobiliteit;
- kosteloosheid van het vervoer woonplaats–werk: gebruik van het budget, evolutie van het aantal klanten in het algemeen en volgens sector (openbare, autonoom overheidsbedrijf, privé) en voor de privésector volgens de NACE-code.

Het vóór 30 april 2005 te leveren rapport respecteert de overeenkomstige bepaling van het voorgaande beheerscontract.

VII. KWALITEIT VAN DE DIENST

Art. 40

De NMBS verbindt zich in het kader van haar bevoegdheden ertoe, de middelen waarover ze beschikt zo goed mogelijk te gebruiken om de reizigers diensten van hoge kwaliteit te leveren. De NMBS staat in de functie van vervoerder in eerste lijn en zal haar acties voeren in overleg met de NMBS Holding en Infrabel, alsook met elke andere onderneming voor reizigersvervoer. De afspraken worden verankerd in overeenkomsten die het niveau van de dienstverlening regelen.

Art. 41

Wat het reizigersvervoer betreft, legt de NMBS met betrekking tot de kwaliteit van haar dienstverlening vooral de nadruk op de volgende aspecten:

- reizigersonthaal en het veiligheidsgevoel van de reizigers;
- relaties met de reizigers;
- informatie medegedeeld aan de reizigers;
- regelmaat en betrouwbaarheid van het verkeer;
- comfort van het rollend materieel;
- maatregelen ten voordele van de personen met beperkte mobiliteit.

Art. 42

Inzake parkings sluit de NMBS overeenkomsten met de NMBS Holding voor de stations die in bijlage 10 voorkomen of beheert ze zelf de parkings van de stations die voorkomen in de lijst van bijlage 6, om zodoende de doelstellingen terzake van de Regering te bereiken.

Vóór 1 september 2005 zal de NMBS samen met de NMBS Holding een pilootproject opstarten om kosteloze en prioritaire toegang te waarborgen aan de treinkaarthouders in een tiental stations die gelijkmatig over het hele net zijn gespreid.

De NMBS zal samen met de NMBS Holding de kosten/batenanalyse maken van het voormelde pilootproject. Op basis daarvan zal de NMBS Holding samen met de NMBS een gemeenschappelijk actieplan uitwerken, bij voorrang rekening houdend met de volgende elementen:

- capaciteitsverbetering volgens de behoeften van de reizigers;
- prioritaire toegang voor de reizigers met een treinkaart tegen de laagst mogelijke prijs en zo mogelijk kosteloze toegang, middels een controlesysteem;
- de doelstelling van aantrekkelijke tarieven voor de gelegheidsreizigers en marktprijzen voor de niet-reizigers;
- de veiligheid van goederen en personen.

Dat gemeenschappelijk actieplan zal een gemotiveerd investeringsvoorstel omvatten om een voldoende groot parkeeraanbod te bereiken voor de meest gefreundeerde stations.

Het moet ten laatste tegen 31 januari 2006 aan de Minister van overheidsbedrijven voorgelegd worden.

De terbeschikkingstelling in de stations die in bijlage 2 voorkomen, van een toereikend aantal fietsenstallingen voor de reizigers is, rekening houdend met de aangegeven behoeften, een prioritaire doelstelling voor de NMBS.

Art. 43

De NMBS waakt over de kwaliteit van de geleverde dienst in alle in artikel 29 bedoelde ruimten die voor de cliënteel toegankelijk zijn (reizigerszones in de mobiliteitsketen). Die zones betreffen:

- de parkings, vooral die waarvan het beheer haar is toevertrouwd door de NMBS Holding en waarvan de lijst voorkomt in bijlage 6;
- de voor de reizigers openstaande toegangen tot de stations en perrons;
- de wachtruimten binnen en buiten de stations;
- de verkoop- en inforuimtes;
- de voor bagagekluisen voorbehouden ruimten;
- de toegangen tot de perrons (waaronder de uitrusting bestemd voor de reizigers met beperkte mobiliteit);
- de wachtruimten op de perrons;
- de transitruimten naar de andere vervoermiddelen (aangelegde kiss and ride-zones, taxizones, overstapzone naar de bussen ...).

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan :

- het zo spoedig mogelijk vervangen of het duurzaam herstellen van uitrustingen die chronische functiestoornissen vertonen (liften, roltrappen, verlichting, ...);
- het herstellen van de beschadigingen die worden veroorzaakt door vandalisme;
- de netheid.

Art. 44

De NMBS ziet erop toe dat haar personeel in alle omstandigheden de hoge normen inzake bekwaamheid, gedienstigheid, voorkomen, vriendelijkheid, beleefdheid en beschikbaarheid respecteert.

De NMBS bestudeert preventieve maatregelen om respectvol en beleefd gedrag van de reizigers ten opzichte van haar personeel te bevorderen. Ze werkt mee aan initiatieven die de Staat op dat vlak zou nemen.

De verkooppunten in de stations of in de treinen moeten uitgerust zijn met de meest geschikte distributie- en informatiemiddelen. De NMBS zet haar inspanningen inzake de distributie van

vervoerbewijzen voort, meer bepaald om de wachttijden te beperken en meer informatiemogelijkheden te creëren.

Art. 45

Teneinde de basisuitrusting in eigendom van de NMBS Holding en Infrabel te laten voldoen aan een verhoogde kwaliteitsnorm kan de NMBS voorzien in een door haar te financieren bijkomende uitrusting.

De bijkomende investeringen in de stationszone voor het onthaal van de reizigers worden opgenomen in het jaarlijkse investeringsprogramma van de NMBS.

Art. 46

De NMBS verbindt zich ertoe, de reizigers alle nuttige informatie ter beschikking te stellen in verband met de dienstregelingen, zowel de geplande als deze in real time, de tarieven en de algemene reisvoorwaarden. De NMBS maakt gebruik van de haar ter beschikking staande en door de voornaamste marktsegmenten gebruikte kanalen en houdt rekening met de beschikbare middelen (stations, per telefoon, NMBS-website, mailing, derden, bedrijven, ...).

De NMBS maakt afspraken met Infrabel over de infoverstrekking via de omroepinstallatie, de treinaanwijsininstallaties, de videoschermen en de andere informatiedragers (affiches).

Art. 47

Met Infrabel en NMBS Holding worden de nodige afspraken gemaakt in verband met de stiptheid.

De NMBS werkt actief mee met Infrabel aan de gemeenschappelijke organisatie “opvolging van de regelmaat” en aan de Task Force Regelmaat die door de NMBS Holding is opgericht.

De NMBS bewaakt, in hoofde van haar toezicht op de kwaliteit, de opvolging van de regelmaat op basis van de inlichtingen die zij van Infrabel krijgt.

De NMBS kent een vaste compensatie in natura toe aan de reizigers die het slachtoffer zijn:

- van frequente vertragingen van meer dan 15 minuten op een lijn, waarbij de frequentie op jaarbasis wordt geëvalueerd;
- van een vertraging van meer dan 120 minuten.

Die maatregel zal tegen 15 februari 2007 geëvalueerd worden, met een onderzoek naar de opportuniteit van een uitbreiding van de compensatie voor vertragingen van minder dan 120 maar meer dan 90 minuten.

Art. 48

Bij de verwerving van nieuw rollend materieel let de NMBS op de volgende kwalitatieve aspecten:

- comfortabele zitplaatsen;
- specifieke voorzieningen voor mensen met beperkte mobiliteit;
- klimaatregeling of ververste ingeblazen lucht;
- verbeterde ophanging;
- snelheid aangepast aan de aard van de te verlenen dienst en aan de kenmerken van de gebruikte infrastructuur;
- performante uitrusting voor visuele en omgeroepen aankondigingen;
- rekening houden met de nieuwe behoeften van de reizigers inzake technologie en communicatie (toegang tot de GSM-netwerken in de treinen, voeding voor draagbare computers, toegang tot de WiFi-netwerken, ...).

De NMBS plant de lancering van een pilootproject voor draadloze Internet-toegang aan boord van de treinen. Als de economische en technische haalbaarheid bewezen is, ontwikkelt de NMBS een uitbreiding van het pilootproject tot het geheel van het net.

Ze zet de verbetering van de GSM-dekking voor de reizigers op het gehele net voort.

Bij grote revisies van het huidige rollend materieel voert de NMBS, in voorkomend geval en naar gelang van het rollend materieel, aanpassingen uit die het comfort verhogen. Het gaat onder meer om verbeteringen aan de verwarming, de sanitaire voorzieningen en de installaties voor visuele en omgeroepen aankondigingen.

De netheid en het onderhoud van het rollend materieel zijn essentiële elementen van het reiscomfort.

Art. 49

De NMBS neemt deel aan de uitvoering van het door de NMBS Holding voor de drie vennootschappen gecoördineerde specifieke actieplan voor de preventie en de bestrijding van graffiti dat het voorwerp uitmaakte van een toelage ten laste van het budget van de Federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer in 2004. Dit plan heeft betrekking op de sensibiliseringsacties voor de preventie, bescherming en schoonmaak van zowel het rollend materieel als gevoelige infrastructuur.

Art. 50

De NMBS voert een actief beleid ten gunste van personen met beperkte mobiliteit zodat die cliënteel een beroep kan doen op het spoorvervoer. Dat beleid steunt op twee hoofdlijnen, enerzijds het wegnemen van de obstakels die met het rollend materieel te maken hebben, met het oog op een autonome toegang tot het vervoermiddel, en anderzijds het verlenen van bijstand aan diegenen die erom vragen.

De NMBS brengt, ten laatste tegen 1 oktober 2005, een nationaal oproepnummer in dienst waar personen met beperkte mobiliteit zich in de week of tijdens het weekend kunnen wenden voor:

- het verkrijgen van inlichtingen met betrekking tot hun verplaatsingen van deur tot deur die deels of volledig per trein verlopen;
- de organisatie van de voornoemde verplaatsingen; de operator moet aan de persoon met beperkte mobiliteit garanderen dat hij zal geholpen worden door personeel van de NMBS of daartoe door de NMBS gemachtigd personeel, vanaf zijn aankomst in het hem opgegeven vertrekstation tot zijn station van aankomst (met inbegrip van het eventuele aansluitingsstation); de operator treft vervolgens alle interne schikkingen om deze bijstand te waarborgen.

De personen met beperkte mobiliteit kunnen onthaald worden tijdens de periode dat de treinen rijden, in de stations waar voorzien is in bijstand aan dergelijke personen.

Een netwerk van volledig toegankelijke stations zal uitgebouwd worden in overleg met Infrabel en de NMBS Holding.

Tegen 2008 en binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen, zullen de perrons van 24 van de 50 belangrijkste Belgische stations, die evenwichtig zijn gespreid over het gehele grondgebied, toegankelijk worden gemaakt volgens het concept van totale toegankelijkheid¹ door middel van liften, hellingen of gelijkwaardige inrichtingen. De NMBS van haar kant, garandeert in die 24 stations bijstand aan de personen met beperkte mobiliteit.

De keuze en planning van die stations en voorzieningen gebeurt in overleg met Infrabel en de NMBS Holding, en wat het nationale personenvervoer betreft, met de NMBS in het bijzonder.

In die stations ziet de NMBS toe op het aangewezen onthaal voor die personen.

De NMBS verbindt zich ertoe, bij de aankoop van nieuw rollend materieel (het GEN-materieel inbegrepen) te zorgen voor specifieke uitrustingen voor personen met beperkte mobiliteit.

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap treedt op als enige gesprekspartner voor het overleg met de verschillende groeperingen en verenigingen die deze problematiek behartigen. De NMBS Holding is de gesprekspartner die de Groep vertegenwoordigt en het advies van deze Raad moet op haar initiatief ingewonnen worden.

De 24 hiervoor bedoelde stations zijn opgenomen in bijlage 2 bis.

Art. 51

In het kader van de invoering van haar kwaliteitssysteem ontwikkelt de NMBS representatieve indicatoren voor de kwaliteit van de dienst en verzorgt ze de opvolging ervan. Die indicatoren dekken de grote categorieën van criteria inzake kwaliteit van de dienst,

¹ Totale toegankelijkheid = toegankelijkheid van alle perrons voor personen met beperkte mobiliteit behalve de perrons waarvoor dit fysiek onmogelijk is en die waar werken aan de gang zijn.

namelijk: de naleving van het treinpad, de informatie, het comfort, de veiligheid, de toegankelijkheid, de netheid en de relaties tussen het personeel en de klanten. De in aanmerking genomen indicatoren en de weging ervan zijn onderworpen aan de goedkeuring van de Minister van overheidsbedrijven. Ze beantwoorden aan de Europese kwaliteitsnormen inzake reizigersvervoer (norm EN 13816 en norm EN 15140).

De NMBS stelt een beperkt aantal van die indicatoren voor en zorgt ervoor dat ze financieel gerechtvaardigd zijn, objectiveerbaar, getrouw aan de bestudeerde fenomenen, dat ze een werkelijke behoefte inlossen op het vlak van kwaliteitsbeheer en dat ze stroken met de belangrijkste verwachtingen van de klant.

De NMBS maakt een regelmatige reporting van die indicatoren en legt, in functie van de verwachtingen van de cliënteel, een eisenniveau vast dat in stand gehouden moet worden. De afwijkingen van de gerealiseerde prestaties ten opzichte van de eisenniveaus worden geanalyseerd en leiden, zo nodig, tot actieplannen voor het verbeteren van de dienst, in overleg met de NMBS Holding. De NMBS legt regelmatig haar indicatorenlijst voor, aangepast in functie van de evolutie van de verwachtingen van de cliënteel.

De NMBS sluit voor het waarborgen van de kwaliteit de nodige SLA's af met onder meer de NMBS Holding en Infrabel.

Art. 52

Vier keer per jaar organiseert de NMBS een kwaliteitsbarometer, waarin de verschillende aspecten betreffende de kwaliteit van de dienstverlening zijn opgenomen.

Art. 53

Met betrekking tot milieu en duurzame ontwikkeling neemt de NMBS, conform de gewestelijke wetgevingen en reglementeringen, de meest geschikte maatregelen. Ten overstaan van de omwonenden en de burgers dient de NMBS als bijkomende doelstelling bij haar wettelijke verplichting, bij te dragen tot een duurzamer vervoersysteem en de bescherming van het milieu in het bijzonder.

De NMBS sluit zich aan bij en neemt deel aan de beleidsvoering van de federale, gewestelijke en lokale overheden inzake het milieu en de duurzame ontwikkeling.

De NMBS levert alle mogelijke inspanningen om energie te besparen en zal overleg plegen met de NV Fedesco om in dit verband gezamenlijke acties te kunnen opstarten binnen de perken van de beschikbare budgettaire kredieten.

Art. 54

In elk efficiënt vervoerbeleid vervolledigt de intermodaliteit de diensten van openbaar nut ten dienste van de burger. Vooral op het vlak van het passagiersvervoer kunnen aanzienlijke verbeteringen verwezenlijkt worden om de vervoersvoorwaarden en de modale transfers te vergemakkelijken. In het kader van dat beleid van intermodaliteit tussen de verschillende transportsystemen ontwikkelt de NMBS synergieën met de NMBS Holding, Infrabel en de

andere betrokken partners om te zorgen voor de beste gebruiksomstandigheden van de vervoerwijze per spoor in complementariteit met de andere vervoerwijzen, in het bijzonder:

- aanpassingen aan de stations met het oog op de best mogelijke interactie tussen de verkeersmodi, zoals:
 - toegangen en wegen;
 - info- en verkooppunten;
 - wachtzalen en ruimten voor dienstverlening;
 - sanitaire voorzieningen;
 - parkeerruimte voor auto's en fietsen;
 - kiss and ride-zone;
 - taxistandplaats;
 - ruimte voor openbaar (tram-metro-bus) en privé-vervoer;
- het onderhoud, de aanleg en de aanpassing van de inrichtingen via partnerschapsakkoorden met de overheid en ondernemingen die de mobiliteit en het personenvervoer organiseren.

De NMBS werkt samen met de NMBS Holding en Infrabel voor het opstellen van een jaarlijks actieplan, meer bepaald in het specifieke kader van de invoering van het GEN van, naar en rondom Brussel, zoals bepaald in de desbetreffende Overeenkomst van 4 april 2003.

Art. 55

De NMBS levert tegen 31 december 2005 aan de Minister van overheidsbedrijven een evaluatierapport over de verbetering van de bediening en het ingevoerde overlegproces voor de volgende lokale verbindingen (L): Luik-Jemelle; Charleroi-Couvin; Bertrix-Virton; Mol-Hasselt; Gent-Eeklo en Antwerpen-Boom-Puurs.

Ze zet haar samenwerking voort met de verschillende bestaande Lijncomités.

Het voornoemde rapport moet ook de voorstellen bevatten omtrent de modaliteiten van overleg die in stand gehouden of verbeterd moeten worden betreffende die verbindingen.

Art. 56

De NMBS neemt jaarlijks het initiatief om minstens één promotieactie te voeren om nieuwe klanten naar het spoor aan te trekken en verbonden is aan een specifiek thema of een bijzonder evenement. Die promotieacties moeten onder een en dezelfde commerciële noemer gebracht worden, en de NMBS verbindt zich ertoe deze vóór 1 juli 2005 aan de Minister van overheidsbedrijven voor te leggen.

De NMBS organiseert ieder jaar, samen met de andere openbare vervoersmaatschappijen, een Trein-Tram-Bus-dag in zijn huidige vorm of in een nieuw concept. De promotie van de trein en de intermodaliteit met andere vormen van openbaar vervoer (tram, bus, metro), vormt de basisdoelstelling.

De Minister van Mobiliteit bepaalt de datum van de TTB-dag. De uitwerking van die dag gebeurt in samenspraak tussen de minister van Mobiliteit, de NMBS en de andere openbare vervoersmaatschappijen.

Art. 57

De NMBS blijft een beleid onderschrijven ter bevordering van het gebruik van de fiets voor zowel de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar school.

In dat verband bevordert ze :

- het vervoer van fietsen in aangepaste rijtuigen bij nieuwe bestellingen van materieel;
- de terbeschikkingstelling van huurfietsen op stopplaatsen in toeristische regio's.

Art. 58

Het DGVL wordt betrokken bij de procedures voor kwaliteitsopvolging die beschreven zijn in de artikelen 40 tot 57 en ontvangt de volledige resultaten van de enquêtes ten laatste twee maanden nadat ze gevoerd werden.

Tegen 30 april van elk jaar bezorgt de NMBS aan de Minister van Mobiliteit, aan de Minister van overheidsbedrijven en aan het DGVL een omstandig verslag betreffende alle in dit hoofdstuk bedoelde onderwerpen. Dat verslag bevat objectieve elementen waarmee de resultaten van het NMBS-beleid in het voorgaande boekjaar geëvalueerd kunnen worden, alsook een actieplan voor de komende jaren.

Voor 2005 zal het verslag gebaseerd zijn op de kwaliteitscriteria die in het voorgaande beheerscontract voorkomen.

VIII. VEILIGHEID VAN HET PERSONEEL, DE REIZIGERS EN HET GOEDERENVERVOER – EXPLOITATIEVEILIGHEID

Art. 59

De NMBS verbindt zich tot het voortzetten van het gevoerde beleid inzake het bevorderen van de sociale veiligheid aan boord van de treinen. Zij voorziet in dat kader in de nodige opleiding en uitrusting van de treinbegeleiders en brigades voor speciale controle (BSC-brigades).

De NMBS voert haar beleid in samenwerking met de CSS (Corporate Security Service) en haar afdelingen B-Security (de interne bewakingsdienst) en Securail (de veiligheidsdienst van de spoorwegen), die onder de NMBS Holding ressorteren.

Het versterken van het veiligheidsgevoel bij de reizigers en bij het personeel in de laatavondtreinen (onder andere de begeleiding door twee treinbegeleiders in plaats van één begeleider en de uitbreiding van de BSC-brigades over het ganse net), dit kan in de agressiegevoelige treinen evenwel de inzet van bijkomende, niet voorhanden zijnde middelen (personeel, financieel) vergen.

Art. 60

De NMBS werkt actief mee met de NMBS Holding aan de opstelling van het jaarlijks veiligheidsplan waarin de doelstellingen inzake de sociale veiligheid in de treinen en de beveiliging van het goederenvervoer voor het komende jaar worden geformuleerd.

Wat het goederenvervoer betreft, zal dit plan onder meer rekening houden met:

- de dwingende beveiligingsmaatregelen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, opgenomen in Hoofdstuk 1.10 van het RID, uitgave 2005 (van toepassing sinds 1 januari 2005);
- de EU-regelgeving (voorstel voor verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en haveninstallaties - COM 2003/229) met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden voor de beveiliging van de havens (ISPS wordt van kracht op 1 juli 2005).

Dit veiligheidsplan wordt aan de Minister van Mobiliteit voorgelegd vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop het plan betrekking heeft.

Art. 61

De NMBS draagt bij tot de uitwerking van een spoorwegveiligheidsplan bedoeld voor de preventie van terroristische aanslagen.

Daartoe staat ze het Federaal Comité voor de Veiligheid van het Spoorvervoer, dat nog door de Koning moet worden opgericht en dat wordt voorgezeten door de directeur-generaal van het DGVL, bij in zijn opdracht.

Art. 62

Op de spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer, in beheer of in eigendom van de NMBS, ziet de NMBS er op toe dat, naast haar eigen personeel, ook het personeel van de andere spoorwegondernemingen in de goederensector het veiligheidsplan, of minstens het gedeelte ervan dat van toepassing is op deze infrastructuur, kennen en naleven.

De inzet van eventuele bijkomende middelen voor de implementatie van de jaarlijkse veiligheidsplannen, zoals geëvalueerd door en in samenspraak met CSS, zal desgevallend het voorwerp uitmaken van een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

De NMBS stemt ermee in dat, in het kader van het door de Raad van Bestuur van de NMBS op 29 oktober 2004 goedgekeurde MALAGA-project, op bepaalde risicovolle plaatsen die onder haar beheer vallen, camera's en andere veiligheidssystemen worden geplaatst, die beheerd zullen worden door CSS, in overeenstemming met de sociale wetgeving die hierop van toepassing is.

Art. 63

In haar hoedanigheid van spoorwegonderneming past de NMBS het Algemeen Reglement voor het Gebruik van de Spoorweginfrastructuur (ARGSI) op zodanige wijze toe dat het hoogst mogelijke veiligheidsniveau voor het treinverkeer gewaarborgd is.

Ze staat in voor het voortdurend goed informeren en opleiden van haar (bij de exploitatieveiligheid betrokken) personeel inzake de correcte toepassing van het ARGSI en ze zorgt daartoe voor het uitgeven, actualiseren en verspreiden van al het vereiste didactische materiaal zoals bijvoorbeeld de handleiding van de bestuurder, de handleiding van de treinbegeleider enz.

Ze houdt regelmatig, en op systematische basis, controles en interne audits betreffende de correcte toepassing van het ARGSI en de aan haar personeel verstrekte onderrichtingen voor de exploitatieveiligheid.

Overeenkomstig het ARGSI 3.1.1. verstuurt de NMBS telkens vóór 1 december haar jaarlijks veiligheidsprogramma voor het volgende jaar aan het DGVL en aan Infrabel. Bij wijze van uitzondering wordt het jaarlijks veiligheidsprogramma voor het jaar 2006 uiterlijk op 1 april 2006 bezorgd.

Aangaande de gedeelten van de spoorweginfrastructuur waarvan het beheer geheel of gedeeltelijk toevertrouwd is aan de NMBS of waarvan de eigendom haar werd overgedragen, wat onder meer het geval is voor bepaalde terminals en sporenbundels, staat de NMBS, benevens de toepassing van het ARGSI door haar eigen personeel en door de andere spoorwegondernemingen die die infrastructuur betreden, in voor de correcte toepassing van de veiligheidsnormen en -regels die verband houden met het beheer en de exploitatie van de infrastructuur.

Ze werkt samen met de bedienden van het DGVL alsook met alle door de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer degelijk gemandateerde deskundigen die moeten controleren of de reglementering in acht wordt genomen en onderzoeken moeten leiden in geval van ongevallen of incidenten die de exploitatieveiligheid in het gedrang hebben gebracht.

Art. 64

Een werkgroep bestaande uit leden van Infrabel, de NMBS Holding, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen en het Directoraat-generaal Vervoer te Land wordt opgericht om de problematiek van de seinvoorbijrijdingen in al zijn aspecten te onderzoeken en tegen eind mei 2005 mee te werken aan een globaal actieplan ter voorkoming van dergelijke seinvoorbijrijdingen. Een verslag van zijn werkzaamheden wordt opgenomen in het veiligheidsverslag.

Art. 65

De NMBS werkt actief mee met de NMBS Holding aan het opstellen van een actieplan naar aanleiding van de bevindingen van de audit van de exploitatieveiligheid bij de NMBS, uitgevoerd in 2003-2004 in opdracht van de Minister van Mobiliteit. Het actieplan wordt, via de NMBS Holding, uiterlijk op 31 maart 2005 aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit voorgelegd. De NMBS stelt alles in het werk om dit actieplan te implementeren en zal hierover, via de NMBS Holding, zesmaandelijks rapporteren aan het DGVL en de Minister van Mobiliteit. Onderdeel van dit actieplan is, onder meer, de uitwerking en snelle invoering binnen de NMBS van een geformaliseerd beheerssysteem voor de exploitatieveiligheid.

Het proces van opstellen en implementeren van dit beheerssysteem wordt ondersteund door de NMBS Holding, die tevens een optimale afstemming en coördinatie tussen de systemen van Infrabel en de NMBS zal verzekeren.

Voorts werkt de NMBS, in samenwerking met de bevoegde overheidsinstanties, de NMBS Holding en Infrabel, actief mee aan:

- het plannen van actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen;
- het beheer van crisissituaties ingevolge exploitatieongevallen of andere voorvallen of ongevallen, van rampen of van aanslagen die zich voordoen op of in de nabijheid van installaties behorend tot de NMBS Holding, Infrabel of de NMBS.

De NMBS zet alles in het werk om de GSM-dekkingsgraad voor zijn personeel te verbeteren.

Art. 66

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, naast de dwingende naleving van het RID door de NMBS:

- optimaliseert de NMBS zijn informatiesysteem waardoor, zowel voor de NMBS als voor Infrabel en de dienst Veiligheid en Milieu van de NMBS Holding, op eenvoudige wijze en in real time kan worden nagegaan welke en hoeveel gevaarlijke producten aanwezig zijn in elke wagen die door de NMBS wordt vervoerd, gerangeerd of behandeld, op ieder ogenblik en op iedere locatie van het net. Dit kan gebeuren door aanpassing van het bestaande GEM-systeem of door toepassing van een ander informaticasysteem, waarbij specifiek aandacht besteed wordt aan de correcte gegevensuitwisseling betreffende de treinen met gevaarlijke goederen die afkomstig zijn van naburige netten. De NMBS stelt het geoptimaliseerde systeem voor aan het DGVL, ten laatste in de loop van juni 2005, en

het systeem moet uiterlijk op 30 juni 2005 operationeel zijn. In afwachting hiervan verscherpt de NMBS haar controles op de juistheid van de in het GEM-systeem ingevoerde gegevens, met bijzondere aandacht voor treinen afkomstig van naburige netten.

- bezorgt de NMBS het jaarverslag van de RID-veiligheidsadviseur van de NMBS, bedoeld in artikel 6, §2 van het koninklijk besluit van 1 juli 1999 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren, aan de bevoegde minister en het DGVL, uiterlijk op 30 april van het jaar volgend op de periode waarop het rapport betrekking heeft.

Art. 67

De NMBS werkt actief mee met Infrabel aan het opstellen van het jaarlijks veiligheidsverslag inzake het gebruik van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 7 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

IX. GEDRAGSREGELS TEN OVERSTAAN VAN DERDEN

Art. 68

Inzake de uitrusting voor het reizigersvervoer, stelt de NMBS de door haar beheerde bagagerekken en kluizen op niet-discriminerende wijze ter beschikking van de reizigers van alle spoorwegondernemingen.

Inzake het goederenvervoer, verzekert de NMBS aan alle spoorwegondernemingen de niet-discriminatoire toegang tot de spoorweguitrusting, voor zover deze elementen als essentiële faciliteiten worden beschouwd, waarvan hetzij het beheer en de uitbating, hetzij de eigendom, het beheer en de uitbating, haar zijn toevertrouwd omwille van organisatorische redenen.

Art. 69

Bij toepassing van de bepalingen van de voornoemde wet van 21 maart 1991 werkt de NMBS samen met het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de Ombudsdienst die bij de NMBS Holding geïnstalleerd is.

De NMBS Holding centraliseert de relaties van de groep met de ombudsmannen.

Vermits de Ombudsdienst beschouwd wordt als een verhaalinstantie die zich niet in de plaats kan stellen van de eigenlijke diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de cliënteel, zal de NMBS Holding in dit kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en inzake overleg tussen de beheersorganen van de NMBS Holding en de NMBS en de Ombudsdienst.

De NMBS Holding coördineert ook de besprekingen tussen deze dienst en de Minister van Mobiliteit.

Art. 70

De NMBS verbindt zich ertoe, in haar relaties met het Raadgevend Comité van de Gebruikers:

- binnen een redelijke termijn te antwoorden, via de NMBS Holding, op alle adviezen die worden geformuleerd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Het antwoord moet zo volledig mogelijk en gemotiveerd zijn vooral wanneer de voorgestelde maatregelen niet worden aangenomen;
- de vereiste informatie te bezorgen voordat de definitieve beslissingen worden genomen;
- het voormelde Comité binnen een redelijke termijn in te lichten over belangrijke aanpassingen die ze wil aanbrengen in het vervoerplan van de treindienst, alsook in de tarieven.

X. FINANCIËLE RELATIES TUSSEN DE STAAT EN DE NMBS

a) Investeringsstoelagen

Art. 71

71.1 Voor de uitvoering van de in het plan 2004-2007 voorziene investeringen, bedoeld in artikel 24, ontvangt de NMBS een toelage die ten laste is van de Rijksbegroting.

71.2 De Staat waarborgt een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is:

2005 : 814.897 duizend euro

- waarvan 561.798 duizend euro voor Infrabel;
- waarvan 119.200 duizend euro voor de NMBS Holding;
- waarvan 133.899 duizend euro voor de NMBS;

2006 : 927.579 duizend euro

- waarvan 603.493 duizend euro voor Infrabel;
- waarvan 163.129 duizend euro voor de NMBS Holding;
- waarvan 160.957 duizend euro voor de NMBS;

2007 : 962.862 duizend euro

- waarvan 610.987 duizend euro voor Infrabel;
- waarvan 114.395 duizend euro voor de NMBS Holding;
- waarvan 237.480 duizend euro voor de NMBS;

2008 : 998.222 duizend euro;

2009 : 1.033.656 duizend euro;

2010 : 1.069.168 duizend euro;

2011 : 1.097.756 duizend euro;

2012 : 1.133.425 duizend euro.

De in 2005 en in 2006 gestorte voorschotten aan de NMBS. Holding en, via deze laatste, aan Infrabel en aan de NMBS, worden in mindering gebracht van de bedragen die de Staat verschuldigd is aan de drie naamloze vennootschappen van publiek recht.

71.3 De tussen de Gewesten conform de wet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 overeengekomen verdeelsleutel wordt op deze globale bedragen toegepast.

71.4 Van de aan de NMBS Holding verschuldigde bedragen voor de dienstjaren 2006 tot 2007, wordt een som van 7 mio € per jaar besteed aan de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

Op de bedragen van de globale toelage van de drie vennootschappen van de NMBS-groep voor de jaren 2008 tot 2010 wordt, vóór enige verdeling, een som afgehouden van 7 mio € per jaar ten gunste van de NMBS Holding voor de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

71.5 Op de bedragen van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de NMBS-groep worden de sommen van 25 mio € in 2008, 50 mio € in 2009, 75 mio € in 2010, 100 mio € in 2011 en 125 mio € in 2012 afgehouden. Deze sommen worden besteed aan:

- 1°) de financiering van de gedelokaliseerde infrastructuurwerken voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg (lijnen 161 en 162);
- 2°) de financiering van de door Infrabel verschuldigde huurgelden in het kader van het project voor de Liefkenshoekspoorverbinding;
- 3°) de terugbetaling aan de NMBS Holding van de kosten betreffende de prefinanciering van de vijf infrastructuurprojecten die het onderwerp waren van een akkoord in het Overlegcomité Staat – Gewesten van 07 december 2005, met name: spoorweginstallaties in de Haven van Zeebrugge; spoorweginstallaties in de Haven van Brussel; station Gosselies; parking te Louvain-La-Neuve; verbetering van de verbinding Brussel – Luxemburg (gelokaliseerde werken).

Vanaf 2013 wordt er verder elk jaar een bedrag van maximaal 125 mio € afgehouden van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de NMBS-groep om te worden besteed aan de investeringen vermeld in het voorgaande punt tot de volledige voltooiing van het project 1°) hiervoor, voor de betaling van de verschuldigde huurgelden van het project 2°) hiervoor en voor de volledige terugbetaling van het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor. Zodra het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor volledig zijn terugbetaald, wordt deze afhouding begrensd tot het bedrag dat vereist is voor de projecten 1°) en 2°) hiervoor.

De beschikbaarheidsvergoeding die door Infrabel verschuldigd is in het kader van de overeenkomst van publiek-private samenwerking voor het project Liefkenshoekspoorverbinding, zal gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in het betreffende contract, en in mindering worden gebracht van de investeringstoelage van de drie vermelde NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

De interestlasten en kapitaalsaflossingen in het kader van de vijf infrastructuurprojecten bedoeld in alinea 1,3°, zullen gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in de betreffende contracten, en in mindering gebracht van de investeringstoelage van de drie vermelde NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

Alle projecten waarin de Gewesten tussenkomen zullen zonder uitstel gerealiseerd worden, met inachtnaam van het principe van gelijktijdigheid zoals bepaald door het Overlegcomité op 7 december 2005, en rekening houdend met de stand van de voorbereiding van de verschillende betrokken projecten.

71.6 De procedure voor de herziening van de verdeling van de globale toelage tussen de drie naamloze vennootschappen van publiek recht valt onder de procedure, beschreven in artikel 25, betreffende de goedkeuring van het jaarlijkse investeringsprogramma en de aanpassing ervan. Ze geeft aanleiding tot een eventuele regularisatie van de betaling tussen de drie vennootschappen. De bewijzen van die overdrachten worden medegedeeld aan het DGVL.

De NMBS werkt haar programma 2008-2012 uit in overleg met de NMBS Holding en met Infrabel. Dat programma wordt door de NMBS Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit voorgelegd tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van de NMBS.

71.7 Alle in dit artikel vermelde bedragen zijn uitgedrukt in euro's 2005 en worden geïndexeerd volgens het principe dat is beschreven in bijlage 11 punt II.

Art. 71 bis

De Staat waarborgt de compensatie van de kosten van de NMBS die voortvloeien uit de verplichting bedoeld door artikel 28 bis; daartoe worden de in artikel 71 vermelde bedragen verhoogd met 3,61 miljoen € voor 2007 en 3,61 miljoen € voor 2008.

Art. 72

Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van de NMBS bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage voor opdrachten van openbare dienst en de eigenlijke uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat zoals uit de jaarrekeningen blijkt, kan tussen verschillende boekjaren worden geregulariseerd.

Om de situatie jaar na jaar te kunnen volgen, stelt de NMBS tezelfdertijd met de jaarlijkse reporting van haar boekhoudresultaten ook een specifiek jaarverslag op.

Dit jaarverslag vergelijkt de gecumuleerde stortingen door de Staat en de sinds 1 januari 2005 gecumuleerde gerealiseerde investeringen .

Naast de balans, de resultatenrekening en bijlagen, zoals voorzien volgens het gemeen boekhoudrecht, omvat dit verslag ook:

- een thesaurietabel met afzonderlijke vermelding van de impact van het resultaat, van de investeringen alsook van de variatie van de vorderingen, de schulden en de thesauriesituatie;
- een gecumuleerde thesaurietabel van de investeringen sinds 1 januari 2005.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positief saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 71 voorziene toelage die aan de NMBS wordt toegekend voor het jaar t+1, en de rechtvaardiging ervan inzake investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de aanpassing van het jaar t+1 die door de NMBS wordt voorgesteld.

Het eventuele negatief saldo, dat te wijten is aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van de NMBS voor het jaar t, wordt in detail gerechtvaardigd in het raam van de evaluatie van het jaarprogramma van het jaar t dat aan de Minister van overheidsbedrijven moet worden meegedeeld. De aanpassing van het jaar t+1 zal rekening houden met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van de NMBS voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar t.

Art. 73

De NMBS verbindt zich ertoe, over specifiek rollend materieel voor het GEN te beschikken om de GEN-bediening mogelijk te maken overeenkomstig artikel 22.

Conform de beslissing van de Ministerraad in Oostende op 20 en 21 maart 2004, zorgt de Staat voor de dekking – zowel in kapitaal als in interesten – van rollend materieel voor het GEN.

Voor 30 september 2006 legt de NMBS, in overleg met de NMBS Holding en Infrabel, aan de Minister van Overheidsbedrijven een voorstel voor waarin de behoefte aan rollend materieel volgens de gefaseerde invoering van het GEN berekend wordt, en waarbij deze behoefte ingevuld kan worden met beschikbaar gemoderniseerd materieel en met nieuw te verwerven materieel. Het voorstel bevat eveneens de financieringsmodaliteiten van dit materieel, rekening houdend met hetgeen reeds vervat is in de artikelen 74 en 78.

Art. 74

Van het bedrag van 1.612.000 duizend euro waartoe de Staat zich verbonden heeft om het geleidelijk in het GEN-Fonds in te brengen, zijn minstens 56.000 duizend euro voorbehouden voor het specifieke GEN-materieel.

In uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004, zal de Staat de financieringsmodaliteiten voor het materieel boven dat bedrag onderzoeken.

Vanaf 2005 stelt de NMBS Holding de beschikbare middelen van het GEN-Fonds die de Staat haar heeft toevertrouwd ter beschikking van de NMBS, op basis van maandelijks staten van de reële aannemingsfacturen en uitgaven in eigen beheer met betrekking tot dit specifieke materieel en dit, rekening houdend met de eventuele rechtzettingen van de boeking van de uitgaven vanaf 1 januari 2005. Boven de aldus bedoelde bedragen is de NMBS Holding vrijgesteld van deze verplichting ten aanzien van de NMBS.

Aan de NMBS wordt ten laste van deze financiering een maximumbedrag ter beschikking gesteld van :

- 20.200 duizend euro in 2005;
- 20.253 duizend euro in 2006;
- 20.253 duizend euro in 2007.

Deze bedragen, uitgedrukt in euro's 2005, kunnen worden herzien in het kader van de in artikel 25 beschreven procedure betreffende de goedkeuring van het jaarlijks investeringsprogramma en de aanpassing ervan. De NMBS werkt haar programma 2008-2012 uit in overleg met Infrabel en de NMBS Holding. Dat programma wordt door de NMBS Holding aan de Minister van Overheidsbedrijven voorgelegd tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van de NMBS en Infrabel.

Art. 75

De NMBS verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om het niveau van de investeringsuitgaven voor haar opdrachten van openbare dienst na te leven dat haar verzekerd wordt door de haar ter beschikking gestelde middelen voorzien in de artikelen 71 en 74.

b) Exploitatietoelagen

Art. 76

De NMBS ontvangt, ten laste van de Rijksbegroting, een jaarlijkse exploitatietoelage van 761.007 duizend euro 2005 in 2005 en van 801.590 duizend euro 2005 vanaf 2006, teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de realisatie van de volgende opdrachten van openbare dienst:

- het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen, geleverd in toepassing van de artikelen 10 tot en met 23;
- de tariefverminderingen van toepassing voor het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigten omwille van sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zoals beschreven in artikel 34 en opgenomen in deel 1 van bijlage 8.

Aanvullend aan deze toelage ontvangt de NMBS, vanaf 2006, een bedrag van 6.500 duizend euro (euro's 2006), ter compensatie van de verminderingen die worden aangeboden aan de studenten van 18 jaar tot minder dan 26 jaar, conform bijlage 8 – Deel 1 – Punt 2 – Categorieën van sociale aard – 2.6.

Alle door de Staat opgelegde nieuwe verminderingen of nieuw kosteloos vervoer met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer, maakt het voorwerp uit van een compensatie die vastgelegd wordt middels een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

De ontvangstenderving van de NMBS als gevolg van andere tariefverminderingen en ander kosteloos vervoer waarvan de lijst opgenomen is in deel 2 van bijlage 8, wordt integraal door de betrokken ministeriële departementen en instellingen gecompenseerd in het kader van overeenkomsten getekend tussen hen en de NMBS.

Vanaf 2007 wordt deze toelage verhoogd met 172 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Arlon, in toepassing van artikel 31, te dekken. Deze verhoging is onderworpen aan de effectieve indienststelling van deze verbindingen in december 2006, volgens het overeengekomen schema tussen de NMBS en de CFL (bijlage 16).

Vanaf 2007 wordt deze toelage bovendien verhoogd met 600 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort van de verbinding Luik – Maastricht, in toepassing van artikel 31, te dekken. Deze verhoging is onderworpen aan de effectieve indienststelling van deze verbinding in december 2006 met een minimum van 12 treinen per dag en per richting.

De in onderhavig artikel voorziene toelagen worden geïndexeerd overeenkomstig bijlage 11 punt I.

Deze toelage wordt evenwel enerzijds verminderd ten belope van 10,27 % van de kosten betreffende het personeel van de Technische Steundienst voor het Spoorvervoer, tot het stopzetten van haar activiteiten in 2005, en anderzijds met 10,27 % van het geheel van de kosten van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen voor een maximaal effectief van 25 voltijdse equivalenten, zoals beschreven in bijlage 17.

De werkingskosten van DVIS mogen niet hoger zijn dan 35.000 euro 2005 per voltijds equivalent. Het DGVL zal, in overleg met de NMBS, de taken van de DVIS en zijn behoeften nader bepalen. De compensatie op de toelage van de NMBS zal, op deze wijze, beter worden afgebakend in het kader van het volgende beheerscontract.

Het in de eerste paragraaf voorziene bedrag werd vastgesteld op basis van de toekomstige ontvangsten en uitgaven van de NMBS zoals opgenomen in het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de NMBS-groep dat aan de Minister van Overheidsbedrijven werd overgemaakt op 9 februari 2006. Deze omvatten meer bepaald de diensten verleend in toepassing van artikelen 2 en 7 van het huidige beheerscontract. De NMBS engageert zich om deze contracten verder te blijven beheren in overeenstemming met de vermelde artikelen.

Art. 77

In aanvulling op de toelage bedoeld in artikel 76, ontvangt de NMBS ten laste van de Rijksbegroting een exploitatietoelage, uitgedrukt in euro's 2005, teneinde de kosten verbonden aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen te compenseren. Voor het jaar 2005 bedraagt deze toelage 7.016 duizend euro, voor het jaar 2006, 6.996 duizend euro en voor het jaar 2007, 6.928 duizend euro, gestort in verhouding tot het aantal dagen waarop de in artikel 21 bedoelde bediening werd verzekerd. Voor de berekening van de dagen waarop de prestatie niet wordt geleverd, worden de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen van buiten de NMBS geneutraliseerd.

De toelage van 2005 wordt verminderd ten belope van het bedrag dat overeenstemt met de verhoging van de factuur van de NMBS aan de Staat voor de treinkaarten van de Federale Overheidsdiensten, verbonden aan de wijziging van de prijs van de treinkaart geldig voor een jaar van 9 naar 10 maanden. Dat bedrag werd vastgesteld op 3.759 duizend euro.

In 2007 wordt deze toelage verhoogd met 964 duizend euro (euro 2007) om het exploitatietekort te dekken van de verbinding Antwerpen - Brecht Noorderkempen. Deze verhoging hangt af van de effectieve indienststelling van deze verbinding in juni 2007 met een minimum van 17 treinen per dag en per richting. Vanaf 2008 bedraagt de verhoging 1.928 duizend euro (euro 2007). Dat bedrag zal opnieuw worden geëvalueerd bij de indienststelling van de nieuwe hogesnelheidstreinen.

De bedragen worden geïndexeerd volgens de bepalingen van bijlage 11, punt I.

De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan het DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bedieningen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de vier volgende jaren, die de beschikkingen van artikel 21 integreert.

Art. 78

Ter aanvulling op de in artikel 76 bedoelde toelage verbindt de Staat zich ertoe een specifieke toelage te storten, vanaf 2007, om het exploitatiedeficit ingevolge de indienststelling van het GEN te dekken.

Het bedrag houdt meer bepaald rekening met de opbrengsten ingevolge het groter aantal reizigers, de kosten voor personeel, energie, onderhoud van de installaties en van rollend materieel.

Het bedrag van die toelage wordt voorgesteld in een bijvoegsel bij dit contract teneinde de exploitatieverliezen te dekken rekening houdend met het feit dat de investering voor het rollend materieel, zoals bepaald in artikel 74, ten laste is van de Staat.

Voor de jaren 2006 tot 2010 is de raming van dit bedrag in euro's 2005 voor de drie overheidsbedrijven van de groep als volgt :

2006 : 4.404 duizend euro;
2007 : 13.592 duizend euro;
2008 : 13.592 duizend euro;
2009 : 36.445 duizend euro;
2010 : 50.760 duizend euro.

Van deze globale bedragen, en vóór enige verdeling, wordt jaarlijks ten gunste van de NMBS een som van 4.404 duizend euro 2005 gereserveerd om het rollend materieel te financieren.

De terbeschikkingstelling van die bedragen is verbonden aan de uitvoering van de GEN-bediening. De NMBS verbindt zich ertoe de GEN-bediening in te voeren overeenkomstig de bepalingen die in detail zijn opgenomen in artikel 22.

De verdeling van de toelage tussen de drie vennootschappen is bepaald in het vóór 31 oktober 2006 af te sluiten bijvoegsel.

De toelagen worden geïndexeerd volgens het principe beschreven in bijlage 11, punt I.

c) **Compensatie woonplaats-werk**

Art. 79

Uit hoofde van de bijdrage voor de verplichtingen inzake tariefverminderingen zoals beschreven in artikel 35 en de in bijlage 9 bepaalde modaliteiten, stort de Staat, in aanvulling op de in artikel 76 bedoelde toelage, aan de NMBS de volgende bedragen, uitgedrukt in courante euro's:

	2005	2006	2007
- voor het kosteloos vervoer woonplaats-werk	17.900 m €	20.950 m €	25.900 m €
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten	2.300 m €	2.600 m €	2.800 m €
TOTAAL	20.200 m €	23.550 m €	28.700 m €

m = duizend

Dit budgetbedrag mag niet worden overschreden. Het percentage van tenlasteneming ten gunste van de privé-ondernemingen die een derdebetalersovereenkomst met de NMBS hebben, mag op niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met het bijdrageplafond van de Staat.

d) **Winstbesteding**

Art. 80

Onverminderd artikel 52 van de statuten en artikel 616 van het Wetboek van Vennootschappen zorgt de NMBS ervoor, in geval van winst op de uitoefening van haar opdracht van openbare dienst, vertegenwoordigd door een cash flow, dat deze prioritair wordt besteed aan de verbetering van de financiële structuur eigen aan de activiteiten voor de opdrachten van openbare dienst en aan de verbetering van de kwaliteit.

XI. STORTING VAN DE FINANCIËLE BIJDRAGEN EN COMPENSATIES VAN DE STAAT

Art. 81

Voor het boekjaar 2005 passen de modaliteiten van storting van de in artikel 71 bedoelde investeringstoelage in het kader van de continuïteit van het mechanisme waarin voorzien is door het koninklijk besluit van 28 oktober 2004 tot bepaling van de voorlopige regels die gelden als eerste beheerscontract van de nieuwe NMBS zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 30 december 2004. De Staat stort die toelage aan de NMBS Holding, welke een deel ervan overmaakt aan de NMBS in de vorm van voorschotten overeenkomstig het tijdschema van de stortingen van de Staat dat als volgt is vastgelegd:

- 3,75 twaalfden op de 10^e werkdag van 2005 ;
- vier schijven van 1 twaalfde op de 25e van de maanden januari tot april 2005;
- 4 twaalfden op 8 mei 2005;
- 0,25 twaalfden waarvan de rechtstreekse storting door de Staat aan de NMBS², onderworpen is aan artikel 87.

Die stortingen die aan de NMBS worden toegekend, worden gerechtvaardigd volgens de procedures van de artikelen 24 tot 30 van het beheerscontract.

Vanaf het jaar 2006 gebeuren de stortingen door de Staat van haar jaarlijkse toelage voor de investeringen die in het kader van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst moeten worden uitgevoerd, aan de NMBS op de 25e van elke maand met maandelijkse provisies gelijk aan een twaalfde van het jaarlijks bedrag. Als het bijvoegsel bij dit contract evenwel niet door de drie vennootschappen goedgekeurd is, blijft de Staat de globale investeringstoelage aan de NMBS Holding storten, dewelke een deel ervan aan de NMBS stort in de vorm van voorschotten waarvan sprake in artikel 71.

In de loop van het jaar worden de maandelijkse, nog te storten provisies herberekend in functie van de eventuele aan de verdeling aangebrachte herzieningen zoals bepaald in artikel 71.

De storting van de schijf van december is beperkt tot 75 %, waarbij het saldo wordt gestort door de Staat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 87.

Art. 82

De NMBS rechtvaardigt het gebruik van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen voor haar eigen GEN-investeringen door het uittreksel uit het jaarlijks evaluatierapport over de uitvoering van haar investeringsprogramma van het jaar t overeenkomstig de rubrieken van het GEN zoals dat is opgesteld op 30 april van het jaar t+1 krachtens artikel 25.

² Of via de NMBS Holding als het bijvoegsel bij dit contract nog niet afgesloten is op de vervaldatum van de betaling.

Art. 83

Voor het boekjaar 2005, en voor 2006 zolang het bijvoegsel bij het beheerscontract niet is goedgekeurd door de drie vennootschappen, stort de Staat de in artikel 76 bedoelde exploitatietoelage aan de NMBS Holding, welke ze aan de NMBS doorstort als voorschotten voor 2005, volgens de modaliteiten die bepaald zijn in artikel 76 en, voor 2006, evenredig met het tegen 15 november 2005 in te dienen businessplan, volgens het tijdschema van de stortingen van de Staat, dat als volgt is vastgelegd:

- de schijven van januari tot april van elk jaar worden gestort ten laatste op de 25e van elke maand;
- de schijven voor mei, juni, juli en augustus van elk jaar zijn het voorwerp van een enkele betaling ten laatste op 8 mei van hetzelfde jaar;
- de schijven voor september, oktober, november en december, waarvan de laatste beperkt is tot 75 %, zijn het voorwerp van een enkele betaling vóór de 10^e werkdag van januari van het volgende jaar;
- het saldo van de schijf van december wordt door de Staat gestort volgens de bepalingen van artikel 88;
- het oorspronkelijke krediet van het jaar t wordt aangepast naar boven of naar beneden, op basis van de werkelijke indexering. De positieve aanpassing wordt in een keer gestort, binnen zestig dagen na bekendmaking van het aangepaste budget in het Belgisch Staatsblad. De negatieve aanpassing wordt onmiddellijk geïntegreerd in de berekening van de nog te storten maandelijkse schijven.

Die voorschotten zullen aanleiding geven tot regularisaties bij de goedkeuring door de drie vennootschappen van het vóór 31 december 2005 af te sluiten bijvoegsel bij het beheerscontract. Vanaf 2006, en onder voorbehoud van de onderhandelde bepalingen die zullen worden vastgelegd in het in het eerste lid bedoelde bijvoegsel bij dit beheerscontract, wordt deze toelage rechtstreeks aan de NMBS gestort door de Staat.

Art. 84

De Staat stort aan de NMBS de exploitatietoelage waarin is voorzien in artikel 77. Het bedrag voor 2005 van 7.016 duizend euro wordt verminderd met 3.759 duizend euro conform de modaliteiten waarin is voorzien in artikel 77, 2e alinea. Vanaf 2006 wordt de in de begroting ingeschreven toelage gestort tot belope van 50 % op 31 maart, 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Art. 85

Vanaf 2007 wordt de exploitatietoelage voor de exploitatie van het GEN zoals voorzien in het artikel 78, gevoegd bij die van artikel 76. De stortingsmodaliteiten zijn die van de artikelen 83 en 88.

Art 86

De in artikel 79 bedoelde financiële compensatie wordt aan de NMBS gestort voor de helft ten laatste op 31 augustus van het lopende jaar, bij wijze van provisie, en voor de helft ten laatste op 31 augustus van het volgende jaar, op basis van het jaarlijks rechtvaardigend rapport zoals voorzien in artikel 39.

Art. 87

De storting van het saldo van de twaalfde schijf van de investeringstoelage voorzien in artikel 81, is onderworpen aan de overlegging, door de NMBS aan het DGVL, van de volgende elementen:

- de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven ten laste van de opdrachten van openbare dienst, de schuldvorderingen of schulden bij de Staat met betrekking tot de toelage voor investeringen van de Staat;
- alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen inzake de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten, die de NMBS bij het DGVL moet indienen in het raam van de opvolging van de investeringen conform de procedures die in dit contract zijn vastgelegd.

Wanneer deze bepalingen worden nagekomen, wordt het saldo betaald binnen zestig dagen na de goedkeuring van de jaarrekeningen.

Wanneer aan een van de voorwaarden niet is voldaan, wordt de termijn uitgesteld tot zestig dagen na regeling van het geschilpunt.

Art. 88

Het saldo van de twaalfde schijf van de exploitatietoelagen van het jaar t, voorzien bij artikel 83, wordt gestort rekening houdend met het aantal dagen waarop het in artikel 10 bedoelde minimumaanbod van treinen werd verzekerd. In de berekening van de dagen waarop de prestatie niet wordt geleverd, worden de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen van buiten de NMBS geneutraliseerd. Het wordt gestort binnen zestig dagen vanaf de goedkeuring van de rekeningen van het jaar t door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS.

Art. 89

De betalingsmodaliteiten van de artikelen 81 tot 88 worden nageleefd, zonder afbreuk te doen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de budgettaire kredieten.

Art. 90

De NMBS houdt rekening met de stortingsmodaliteiten van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat bij het opstellen van haar budget, dat door de Raad van Bestuur moet worden goedgekeurd vóór 31 december van het voorgaande jaar.

XII. ONDERNEMINGSPLAN

Art. 91

1. Het plan 2003-2005 is de vertaling van de strategie die de drie overheidsbedrijven hebben willen toepassen in de jaren 2003, 2004 en 2005 teneinde de uitdagingen aan te gaan op het vlak van mobiliteit en teneinde de performantie globaal te vergroten.
2. Dit plan zal paritair geëvalueerd worden. De paritaire evaluatie zal aanvangen in september 2005 zodat de vervaldatum van 15 december 2005, waarvan verder in dit artikel sprake is, gevrijwaard blijft.
3. Op basis van deze evaluatie, zullen de Staat en de directie alle nuttige maatregelen treffen om een stabilisatie van de globale schuld van de drie vennootschappen te bereiken op het niveau van een in 2008 nader te bepalen maand in het kader van het opmaken van het plan 2006-2007. Beide partijen zullen op dat ogenblik gezamenlijk oordelen of het neutraliseren van een exogeen gegeven opportuun is.
4. Deze maatregelen zullen betrekking hebben op:
 - de groei van de globale inkomsten en in het bijzonder van de inkomsten van het goederenvervoer en van het binnenlands reizigersvervoer dank zij:
 - voor de goederen, selectieve aanpassing van sommige tarieven, zonder de volumes aan te tasten;
 - voor de binnenlandse reizigers, een tariefbeleid dat kan leiden tot een toename van het aantal reizigers met 30% tussen 2000 en 2008 en tot een verhoging van de ontvangsten
 - naast de last van de overgenomen schuld, het naleven door de Staat van de financiële verbintenissen in dit beheerscontract op het vlak van investeringen, die met name het mogelijk maken om op korte en middellange termijn het behoud van de capaciteit, de uitbreidingen van infrastructuur en de aankopen van materieel te verwezenlijken die het mogelijk maken om de voornoemde groei van reizigers op te vangen; de financiële inbreng van de Staat op het vlak van exploitatie van de NMBS-groep stijgt op belangrijke wijze vanaf 2006, zoals gedetailleerd in bijlage 12;
 - de optimalisering van de organisatie van het werk en van de productiemiddelen alsook hun modernisering [bv. CLI, nieuwe seinhuizen, modernisering van de onderhoudswerkplaatsen];
 - de optimalisering van procedures voor bestellingen en voor kostenbeheersing;
 - de evaluatie, en indien nodig, de voortzetting van de inspanningen op het vlak van productiviteit, met name inzake de activiteiten die aan concurrentie onderhevig zijn, zoals vastgelegd in het plan 2003-2005;
 - de verbetering van de veiligheid van alle categorieën van personeel die in contact komen met het publiek en in het bijzonder van treinbegeleiders; een geheel van maatregelen zal door de Staat en de Directie met het oog hierop genomen worden.

Om bovenstaande doelstelling te bereiken, verbindt de NMBS er zich onder meer toe operationele en organisatorische maatregelen toe te passen die van haar een economisch leefbare onderneming moeten maken die een essentiële rol kan spelen in de mobiliteit van morgen, en dit in een nieuwe Europese context.

Dit betreft de maatregelen gebaseerd op het plan 2003-2005 en de maatregelen die, indien vereist op grond van bovenvermelde evaluatie, zullen gebaseerd zijn op het plan 2006-2007 dat de NMBS zal voorbereiden tegen 15 november 2005.

Overeenkomstig artikel 219 van de voornoemde wet van 21 maart 1991, zal dit plan jaarlijks geëvalueerd worden.

Dit nieuwe plan, dat na een audit van het College van Commissarissen tegen 15 november 2005 aan de NMBS Holding moet worden bezorgd op basis van de resultaten van het voorgaande boekjaar en de voor het lopende jaar beschikbare resultaten, legt de doelstellingen en de strategie van de onderneming vast, die werden uitgewerkt op basis van de door de Regering vastgestelde mobiliteitsdoelstellingen.

Het moet, binnen de limieten van het maatschappelijk doel, de volgende elementen bevatten:

- de structuur en de karakteristieken van het vervoeraanbod op het spoorweganet en de onthaalpunten;
- de investeringen in rollend materieel en in onthaalzones voor reizigers in de stations, alsook de financieringsmiddelen voor die investeringen;
- de vooruitzichten op het stuk van personeelsbehoeften;
- de evolutie van de resultatenrekeningen vertaald in een financieel plan;
- de beschrijving van de algemene exploitatievoorwaarden betreffende de activiteitensectoren die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren.

De NMBS Holding is ermee belast om tegen 15 december 2005, in overeenstemming met de NMBS en Infrabel, het geconsolideerde ondernemingsplan 2006-2007 op te stellen van de drie NV's van publiek recht, het voor te leggen aan het Sturingscomité en het te bezorgen aan de Minister van overheidsbedrijven.

Op die nieuwe basis zal vóór 31 december 2005 een bijvoegsel bij dit beheerscontract worden afgesloten.

Vanaf 2006 stelt NMBS een driemaandelijks financieel verslag op, dat de evoluties in de richting van de voornoemde financiële doelstelling aantoont. Zij bezorgt dit verslag aan NMBS Holding, die een geconsolideerd trimestrieel financieel verslag van de drie entiteiten aan de Staat overmaakt.

De NMBS onderschrijft de gemeenschappelijke doelstelling om, tegen 30 juni 2009 en voor de latere dienstjaren, ten opzichte van 30 juni 2008, de geconsolideerde netto financiële schuld van de NMBS-groep te stabiliseren volgens de in 2008 geldende Belgische boekhoudnormen, buiten de impact van de HST-financiering (saldo van de vordering van

Infrabel met betrekking tot de bijdrage van Nederland en het saldo van HST-Fin + de HST-lening 282,5 mio), buiten de impact van de alternatieve prefinancieringen zoals beslist door het Overlegcomité van 11 oktober 2005 en van 7 december 2005 alsook buiten de impact van elke eventuele schuld die op de balans van Infrabel of van de Holding zou moeten worden geboekt ingevolge de toepassing van de IFRS-normen wat de publiek-private samenwerkingsoperaties betreft voor de projecten Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding. Deze doelstelling kadert in de naleving van het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de NMBS-groep, dat aan de Minister van Overheidsbedrijven werd overgemaakt op 9 februari 2006.

XIII. DIVERSE BEPALINGEN

Art. 92

De NMBS antwoordt op de vragen om inlichtingen van de Minister van overheidsbedrijven en van de Minister van Mobiliteit, alsook op de vragen van het DGVL.

Art. 93

Het DGVL ontvangt de documenten van de Raad van Bestuur van de NMBS tegelijkertijd met de verzending ervan aan zijn leden.

De NMBS geeft vrij toegang tot haar lokalen, werkplaatsen en rollend materieel aan de behoorlijk gemandateerde ambtenaren en bedienden van het DGVL opdat zij er veiligheidscontroles zouden kunnen uitvoeren en zich verzekeren van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, overeenkomstig de veiligheidsconsignes.

De NMBS verleent vrije toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde leden van de dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, in het kader van hun opdracht voor regulering van het spoorvervoer, met respect van de veiligheidsconsignes.

Art. 94

Het jaarlijks verslag dat de NMBS opstelt omtrent de wijze waarop de NMBS haar opdrachten van openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 230, § 5 van de wet van 21 maart 1991 houdende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bevat onder meer:

1. een beschrijving van de wijze waarop de NMBS elk van haar opdrachten van openbare dienst in het afgelopen jaar heeft vervuld en tot welke nieuwe projecten zij heeft besloten;
2. een commentaar over de wijze waarop zij het ondernemingsplan heeft uitgevoerd;
3. per opdracht van openbare dienst, een staat van de opbrengsten en kosten; deze staten zullen eventueel opgesteld zijn op basis van niet-boekhoudkundige gegevens, en dit in afwachting dat een boekhoudplan het mogelijk maakt om de opbrengsten en kosten rechtstreeks toe te wijzen; van de voornaamste opbrengsten- en kostencategorieën die in de staten voorkomen, wordt een detail gegeven; de staten zijn tevens vergezeld van uitleg en commentaar aangaande de toegepaste ramingen en de verdeelsleutels; het “binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst” en “het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen” worden in deze staat afzonderlijk opgegeven;
4. voor de posten van de jaarrekening die verrichtingen met de Staat of andere overheden registreren, een uitsplitsing van de bedragen tussen deze afkomstig van verrichtingen met de overheden en deze afkomstig van andere verrichtingen.

Voor de posten van de jaarrekening die verband houden met investeringen, telkens een uitsplitsing volgens de financieringsbron (eigen fondsen, Staat, andere overheden, leningen, andere financiële operaties).

Art. 94 bis

In het geval dat de Staat gehouden zou zijn tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van de NMBS, gaat deze laatste zelf over tot de terugbetaling en tot de uitvoering van enige andere beschikking die daaraan zou verbonden zijn.

XIV. OPVOLGING EN UITVOERING VAN HET BEHEERSCONTRACT

Art. 95

De NMBS legt aan de Staat, vertegenwoordigd door het DGVL, alle statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 13, waarmee de evolutie van de prestaties van de NMBS kan worden gevolgd in het kader van de uitvoering van dit beheerscontract.

Bijlage 14 geeft de lijst van de informatie, verslagen en documenten die de NMBS moet leveren overeenkomstig de bepalingen van dit beheerscontract.

Art. 96

Ten minste een keer per jaar komt een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Minister van overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, vertegenwoordigers van het DGVL en vertegenwoordigers van de NMBS Holding, de NMBS en Infrabel, samen om de opvolging van de beheerscontracten te evalueren. De eerste vergadering is gepland voor eind oktober 2005.

XV. VRIJWARINGSCLAUSULES

Art. 97

Als op het einde van een boekjaar de NMBS de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dit te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat vertegenwoordigd door het DGVL.

Art. 98

Gebeurtenissen, in het bijzonder overmacht, of niet-geplande beslissingen kunnen zich voordoen en bepaalde clausules van dit beheerscontract onuitvoerbaar maken of verhinderen dat de geplande doelstellingen worden gehaald. De NMBS zal de redenen onderzoeken waarom de contractuele doelstellingen niet kunnen worden gehaald en, in overleg met de Staat, vertegenwoordigd door het DGVL, de passende maatregelen vastleggen om dit te verhelpen.

In voorkomend geval zal het resultaat van het overleg bedoeld in de 1e alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringstoelage van het jaar t, zal NMBS maar de termijnen voor het overleggen van een nieuw jaarlijks investeringsplan op 15 november van het jaar t-1, in acht moeten nemen als de wijziging haar uiterlijk ter kennis werd gebracht op 15 september van het jaar t-1. Bij een latere kennisgeving beschikt de NMBS over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarplan voor te stellen.

Hoofdhalthes

Bijlage 2

AALST
AALTER
AARSCHOT
ANTWERPEN-BERCHEM
ANTWERPEN-CENTRAAL
ARLON
ATH
BRAINE-I'ALLEUD
BRAINE-LE-COMTE
BRU.-CENT.
BRU.-LUXEMBG
BRU.-MIDI/ZUID
BRU.-NAT-LUCHTHAVEN
BRU.-NOORD/NORD
BRU.-SCHUMAN
BRUGGE
CHARLEROI-SUD
CINEY
DEINZE
DENDERLEEUEW
DENDERMONDE
DIEST
DINANT
ENGHIEN/EDINGEN
ETTERBEEK
GEEL
GEMBOLOUX
GENT-DAMPOORT
GENT-SINT-PIETERS
GERAARDSBERGEN
HALLE
HASSELT
HERENTALS
HUY
IEPER
JETTE
KNOKKE
KORTRIJK
LA LOUVIERE CENTRE
LA LOUVIERE-SUD
LANDEN
LEDE
LEUVEN

LEUZE
LIBRAMONT
LICHTERVELDE
LIEDEKERKE
LIEGE-GUILLEMINS
LIEGE-PALAIS
LIER
LOKEREN
LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIV.
LUTTRE
MECHELEN
MECHELEN-NEKKERSPOEL
MOL
MONS
MOUSCRON/MOESKROEN
NAMUR
NIVELLES
OOSTENDE
OTTIGNIES
OUDENAARDE
RIXENSART
ROESELARE
SCHAARBEEK
SOIGNIES
ST-GEN-RODE/RHODE-ST-GEN
ST-GHISLAIN
ST-NIKLAAS
ST-TRUIDEN
TAMINES
TIENEN
TORHOUT
TOURNAI
TUBIZE
TURNHOUT
VERVIERS-CENTRAL
VILVOORDE
WAREGEM
WAREMME
WATERLOO
WAVRE
WETTEREN
ZOTTEGEM

Totaal : 85

Secundaire haltes	Klok vaste bediening				Niet-klok vaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
AALST-KERREBROEK					X
AARSELE					X
ACREN	X			X	
AISEAU	X			X	
ALKEN	X				
AMAY	X			X	
AMPSIN	X			X	
ANDENNE	X		X		
ANGLEUR	X			X	
ANS	X		X		
ANSEREMME		X		X	
ANTOING	X		X		
ANTWERPEN-DAM	X		X		
ANTWERPEN-LUCHTBAL	X		X		
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN	X		X		
ANTWERPEN-OOST	X		X		
ANTWERPEN-ZUID	X			X	
ANZEGEM	X				
APPELTERRE	X		X		
ARCHENNES	X		X		
ASSE	X		X		
ASSESE	X			X	
AUVELAIS	X		X		
AYE		X		X	
AYWAILLE		X		X	
BAASRODE-ZUID	X				
BALEGEM-DORP	X		X		
BALEGEM-ZUID	X				
BALEN	X			X	
BAMBRUGGE					X
BARVAUX		X		X	
BAS-OHA	X			X	
BASSE-WAVRE	X		X		
BEAURAING		X		X	
BEERNEM	X		X		
BEERSEL	X				
BEGIJNENDIJK	X		X		
BEIGNEE					X
BELLEM	X		X		
BELSELE	X		X		
BERCHEM-ST-AG-BERCHEM	X		X		
BERINGEN	X			X	
BERLAAR	X		X		
BERTRIX	X		X		
BERZEE	X			X	
BEUZET	X			X	
BEVEREN	X		X		
BIERGES-WALIBI	X		X		
BIERSET-AWANS	X			X	
BILZEN	X		X		
BINCHE	X		X		
BISSEGEM	X		X		
BLANKENBERGE	X		X		
BLANMONT	X			X	
BLATON	X		X		
BLERET	X				
BOCKSTAELE	X			X	
BOECHOUT	X		X		
BOITSFORT/BOSVOORDE	X		X		
BOKRIJK	X		X		
BOMAL		X		X	
BOOISCHOT	X		X		
BOOM	X				
BOONDAEL/BOONDAAL	X				
BOORTMEERBEEK	X		X		
BORDET	X				
BORNEM	X		X		
BOUSSU	X		X		
BOUWEL	X		X		
BRACQUEGNIES	X			X	
BRESSOUX	X		X		
BRUGELETTE	X			X	
BRUGGE-SINT-PIETERS	X			X	
BUDA	X				
BUGGENHOUT	X		X		
BUIZINGEN	X		X		
BURST	X		X		
CALLENELLE					X
CAMBRON-CASTEAU	X			X	
CARLSBOURG		X		X	
CARNIERES	X			X	
CEROUX-MOUSTY	X			X	
CHAPELLE-DIEU					X
CHAPOIS		X		X	
CHARLEROI-OUEST	X			X	

CHASTRE	X			X	
CHATEAU-DE-SEILLES	X			X	

pagina 2

Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
CHATELET	X		X		
CHENEE	X			X	
COMBLAIN-LA-TOUR		X		X	
COMINES/KOMEN	X		X		
COO		X		X	
COUILLET	X				
COURCELLES-MOTTE	X			X	
COURRIERE	X			X	
COUR-SUR-HEURE				X	X
COURT-SAINT-ETIENNE	X			X	
COUVIN	X			X	
DAVE-SAINT-MARTIN	X			X	
DE HOEK	X		X		
DE PANNE	X		X		
DE PINTE	X			X	
DELTA	X				
DIEGEM	X		X		
DIEPENBEEK	X		X		
DIKSMUIDE	X		X		
DILBEEK	X		X		
DOLHAIN-GILEPPE	X		X		
DRONGEN	X		X		
DUFFEL	X		X		
DUINBERGEN	X		X		
ECAUSSINNES	X		X		
EDE	X				
EEKLO	X			X	
EICHEM	X		X		
EINE	X			X	
EKE-NAZARETH	X			X	
EKEREN	X		X		
ENGIS	X			X	
EPPEGEM	X		X		
ERBISOEUL	X			X	
EREMBODEGEM	X		X		
ERNAGE	X			X	
ERPE-MERE					X
ERPS-KWERPS	X			X	
ERQUELINNES	X			X	
ERQUELINNES-VILLAGE	X			X	
ESNEUX		X		X	
ESSEN	X		X		
ESSENE-LOMBEEK	X		X		
EUPEN	X		X		
EVERE	X				
EZEMAAL	X			X	
FAMILLEUREUX	X				
FARCIENNES	X			X	
FAUX	X			X	
FEXHE-LE-HT-CLOCHER	X			X	
FLAWINNE	X			X	
FLEMALLE-GRANDE	X			X	
FLEMALLE-HAUTE	X		X		
FLEURUS	X			X	
FLOREE	X				
FLOREFFE	X			X	
FLORENVILLE		X		X	
FLORIVAL	X		X		
FONTAINE-VALMONT	X			X	
FORCHIES	X			X	
FOREST-EST/VORST-OOST	X		X		
FOREST-MIDI/VORST-ZUID	X		X		
FORRIERES		X		X	
FRAIPONT	X			X	
FRAMERIES	X				
FRANCHIMONT	X		X		
FRANIERE	X			X	
FROYENNES					X
GALMAARDEN	X			X	
GASTUCHE	X		X		
GAVERE-ASPER	X			X	
GEDINNE		X		X	
GENDRON-CELLES		X		X	
GENK	X		X		
GENLY	X				
GENTBRUGGE	X			X	
GENVAL	X		X		
GHLIN	X				
GLONS	X		X		
GODARVILLE	X			X	
GODINNE	X		X		
GONTRODE	X		X		

GOUVY		X		X	
GOUY-LEZ-PIETON	X			X	
GRAIDE		X		X	
GROENENDAAL	X		X		
GROOT-BIJGAARDEN	X		X		

Pagina 3

Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
GRUPONT		X		X	
HAACHT	X		X		
HAALTERT	X		X		
HABAY		X		X	
HAININ	X		X		
HAMBOS	X				
HAMOIR		X		X	
HAM-SUR-HEURE				X	X
HANSBEKE	X		X		
HARCHIES					X
HARELBEKE	X		X		
HAREN	X				
HAREN-ZUID/SUD	X			X	
HAUTE-FLONE	X			X	
HAVERSIN		X		X	
HAVRE	X			X	
HEIDE	X		X		
HEIST	X		X		
HEIST-OP-DEN-BERG	X		X		
HEIZIJDE	X			X	
HEMIKSEM	X				
HENNUYERES	X		X		
HERENT	X			X	
HERNE	X			X	
HERSEAUX	X		X		
HERSTAL	X		X		
HERZELE	X		X		
HEUSDEN	X			X	
HEVER	X				
HEVERLEE	X		X		
HILLEGEM	X				
HOBOKEN-POLDER	X				
HOELAART	X		X		
HOFSTADE	X				
HOLLEKEN	X		X		
HONY		X		X	
HOURAING	X			X	
HOUPES	X				
HOUYET		X		X	
HOVE	X		X		
HUIZINGEN	X				
IDDERGEM	X		X		
IDEGEM	X		X		
INGELMUNSTER	X		X		
IZEGEM	X		X		
JAMBES	X		X		
JAMBES-EST		X		X	
JAMIOULX				X	X
JEMAPPES	X		X		
JEMELLE	X		X		
JEMEPPE-SUR-MEUSE	X			X	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	X		X		
JURBISE	X		X		
JUSLENVILLE	X		X		
KALMTHOUT	X		X		
KAPELLEN	X		X		
KAPELLE-OP-DEN-BOS	X		X		
KESSEL	X		X		
KIEWIT	X		X		
KIJKUIT	X		X		
KOKSIJDE	X		X		
KONTICH	X		X		
KORTEMARK	X		X		
KORTENBERG	X			X	
KWATRECHT	X		X		
LA HULPE	X		X		
LA ROCHE	X			X	
LABUISSIÈRE	X			X	
LANDEGEM	X		X		
LANDELIAS	X			X	
LANDSKOUTER					X
LANGDORP	X			X	
LEBBEKE	X			X	
LEIGNON		X		X	
LEMAN	X				
LEMBEEK	X		X		
LENS	X			X	
LEOPOLDSBURG	X			X	
LESSINES	X			X	

LEVAL	X		X		
LIEGE-JONFOSSE	X		X		
LIERDE	X		X		
LIERS	X		X		
LIGNY	X			X	
LILLOIS	X		X		
LIMAL	X		X		
LINKEBEEK	X		X		
LISSEWEGE	X			X	

pagina 4

Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
LOBBES	X			X	
LODELINSART	X			X	
LOMMEL	X		X		
LONDERZEEL	X		X		
LONZEE	X			X	
LOT	X		X		
LUSTIN	X		X		
MAFFLE	X			X	
MALDEREN	X		X		
MANAGE	X			X	
MARBEHAN	X		X		
MARCHE-EN-FAMENNE		X		X	
MARCHE-LES-DAMES	X			X	
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES	X				
MARCHIENNE-AU-PONT	X		X		
MARCHIENNE-ZONE	X			X	
MARIA-AALTER	X		X		
MARIEMBOURG	X			X	
MARLOIE	X		X		
MASNUY-SAINT-PIERRE	X				
MAUBRAY					X
MAZY					X
MEISER	X				
MELKOUWEN	X		X		
MELLE	X		X		
MELREUX-HOTTON		X		X	
MELSELE	X			X	
MENEN	X		X		
MERCHTEM	X			X	
MERELBEKE	X		X		
MERODE	X				
MERY		X		X	
MEVERGNIES-ATTRE	X				
MILMORT	X		X		
MOENSBERG	X				
MOLLEM	X			X	
MOMALLE	X			X	
MONT-SAINT-GUIBERT	X			X	
MOORTSELE	X		X		
MORLANWELZ	X			X	
MORTSEL	X		X		
MORTSEL-DEURNESTEENWEG	X		X		
MORTSEL-OUDE-GOD	X		X		
MOUSTIER	X			X	
MUIZEN	X		X		
MUNKZWALM	X		X		
NAMECHE	X			X	
NANINNE	X			X	
NATOYE	X			X	
NEERPELT	X		X		
NEERWINDEN	X			X	
NESSONVAUX	X			X	
NEUFCHATEAU		X		X	
NEUFVILLES	X				
NIEL	X				
NIEUWKERKEN-WAAS	X			X	
NIJLEN	X		X		
NIMY	X			X	
NINOVE	X		X		
NOSSEGEM	X			X	
OBAIX-BUZET					X
OBOURG	X				
OKEGEM	X		X		
OLEN	X		X		
OOSTKAMP	X		X		
OPWIJK	X		X		
OUDEGEM	X				
OLD-HEVERLEE	X		X		
OVERPELT	X		X		
PALISEUL		X		X	
PAPIGNIES	X			X	
PECROT	X		X		
PEPINSTER	X		X		
PEPINSTER-CITE	X		X		
PERUWELZ	X		X		
PHILIPPEVILLE	X			X	

PIETON	X			X	
POIX-SAINT-HUBERT		X		X	
PONT-A-CELLES	X			X	
PONT-DE-SERAING	X			X	
POPERINGE	X		X		
POULSEUR		X		X	
PROFONDSART	X		X		
PRY					X
PUURS	X		X		
QUAREGNON	X		X		
QUEVY	X				
QUIEVRAIN	X		X		

pagina 5

Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
REBAIX	X			X	
REMICOURT	X			X	
RHISNES	X			X	
RIVAGE		X		X	
RONET	X			X	
RONSE/RENAIX	X			X	
ROUX	X			X	
RUISBR.-SAUVEGARDE	X				
RUISBROEK	X		X		
SART-BERNARD	X			X	
SCHELDEWINDEKE	X		X		
SCHELLE	X				
SCHELLEBELLE	X		X		
SCHENDELBEKE	X		X		
SCHOONAARDE	X		X		
SCHULEN	X			X	
SCLAIGNEAUX	X			X	
SCLESSIN	X				
SERSKAMP	X		X		
SILLY	X		X		
SINAAI	X		X		
SLEIDINGE	X			X	
SOLRE-SUR-SAMBRE	X			X	
SPA	X		X		
SPA-GERONSTERE	X		X		
STATTE	X		X		
ST-DENIJS-BOEKEL	X				
ST-DENIS-BOVESSE	X			X	
ST-GILLIS	X			X	
ST-JOB	X				
ST-JORIS-WEERT	X		X		
ST-KATELIJNE-WAVER	X		X		
ST-MARIABURG	X		X		
ST-MARTENS-BODEGEM	X		X		
STOCKEM		X		X	
SY		X		X	
TEMSE	X		X		
TERHAGEN	X				
TERNAT	X		X		
TESTELT	X			X	
THEUX	X		X		
THIEU	X			X	
THUIN	X			X	
THULIN	X		X		
TIELEN	X		X		
TIELT	X		X		
TILFF		X		X	
TILLY	X			X	
TOLLEMBEEK	X			X	
TONGEREN	X		X		
TROIS-PONTS		X		X	
TROOZ	X			X	
UCCLE/UKKEL-CALEVOET	X		X		
UCCLE/UKKEL-STALLE	X		X		
VELTEM	X			X	
VERTRIJK	X			X	
VERVIERS-PALAIS	X		X		
VEURNE	X		X		
VIANE-MOERBEKE	X			X	
VICHTE	X				
VIELSALM		X		X	
VIJFHUIZEN					X
VILLE-POMMEROEUL					X
VILLERS-LA-VILLE	X			X	
VIRTON		X		X	
WISE	X		X		
VIVILLE		X		X	
VOROUX	X				
WAARSCHOOT	X			X	
WALCOURT	X			X	
WATERMAEL/WATERMAAL	X		X		
WEERDE	X		X		
WELKENRAEDT	X		X		

WELLE	X				
WERVIK	X		X		
WESPELAAR-TILDONK	X		X		
WEVELGEM	X		X		
WEZEMAAL	X		X		
WICHELEN	X				
WIJGMAAL	X		X		
WILDERT	X		X		
WILLEBROEK	X		X		
WONDELGEM	X			X	
YVES-GOMEZEE				X	X
YVOIR	X		X		
ZANDBERGEN	X		X		
ZAVENTEM	X		X		
ZEDELGEM	X		X		

pagina 6

Secundaire haltes	Klokvaste bediening				Niet-klokvaste bediening in de week
	Week		Week-end		
	Om het uur	Om de twee uur	Om het uur	Om de twee uur	
ZELE	X		X		
ZELLIK	X			X	
ZICHEM	X			X	
ZINGEM	X			X	
ZOLDER	X			X	
ZWANKENDAMME	X			X	
ZWIJNDRECHT	X			X	

Totaal:445

Om de twee uur = bediening om de twee uur

Afwijkingen en haltes met speciaal statuut

Haltes met speciaal statuut

BRU.-CONGR. : Bediening alleen van maandag tot vrijdag tijdens de openingsuren van het station (van 5.30 u. tot 18.40 u.)
BRU.-CHAP./KAP. : Bediening alleen van maandag tot vrijdag tijdens de openingsuren van het station (van 5.30 u. tot 18.40 u.)
ZEEBRUGGE-DORP : Bediening van maandag tot vrijdag buiten de toeristische periode
ZEEBRUGGE-STRAND : Bediening heel het jaar in het week-end en alleen in de week in de toeristische periode
BASTOGNE-NORD : Bediening per autobus
BASTOGNE-SUD : Bediening per autobus

Totaal : 6

Afwijkingen van de minimale bediening:

Bediening om de 2 uur in het week-end

L 123 : ENGHEN - GERAARSBERGEN
L 86 : DE PINTE - OUDENAARDE

Herinnering:

Lijnen die in het week-end niet worden bediend

L 26 : VILVOORDE - HALLE
L 52 : ANTWERPEN C. - PUURS
L 82 : AALST - BURST
L 144 : JEMEPPE-SUR-SAMBRE - GEMBLoux

BIJLAGE 2 bis

LIJST VAN DE STATIONS DIE IN TE RICHTEN ZIJN VOLGENS HET CONCEPT VAN VOLLEDIGE TOEGANKELIJKHEID

- Aalst
- Antwerpen-Centraal
- Brussel-Centraal
- Brussel-Zuid
- Brussel-Noord
- Brussel-Luxemburg
- Brussel-Nationaal-Luchthaven
- Brugge
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St.-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central

Voorwoord

- (i) Teneinde na de reorganisatie van de NMBS op 1 januari 2005 een gemeenschappelijke benadering te behouden inzake planning en monitoring van de spoorweginvesteringen door de drie nieuwe ondernemingen alsook een eenvormig systeem voor de opvolging en de controle door de Staat, is deze bijlage identiek voor de beheerscontracten van de NV's NMBS Holding, Infrabel en NMBS. In de hierna volgende tekst wordt de medecontractant van de Staat aangeduid met de generieke term « *Maatschappij* ». Iedere wijziging aan de format van de documenten waarvan sprake in deze bijlage, die de gemeenschappelijke benadering inzake planning, monitoring en opvolging in het gedrang zou kunnen brengen, zal het voorwerp zijn van overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het Directoraat-Generaal Vervoer te Land.
- (ii) Het Investeringscomité zorgt voor de goede coördinatie van de meerjareninvesteringsplannen en de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen*.
- (iii) Deze bijlage definieert de verschillende instrumenten voor planning, monitoring, opvolging en controle van de spoorweginvesteringen en beschrijft de formats voor de presentatie en de rapporten.

PLANNING VAN DE SPOORWEGINVESTERINGEN, OPVOLGING EN CONTROLE VAN DE UITVOERING

De volgende vier instrumenten worden momenteel gebruikt voor de planning van de spoorweginvesteringen en spelen een rol in de monitoring, de opvolging en de controle van die investeringen, zowel intern binnen de *Maatschappij* als extern door het Directoraat-Generaal Vervoer te Land (DGVL):

- het **meerjareninvesteringsplan**, dat de planning op lange termijn bepaalt;
- het **jaarlijks investeringsprogramma** of het **investeringsbudget**, dat op jaarbasis een preciezere interpretatie geeft van het meerjarenplan;
- de **projectdossiers**, die de omschrijving, de planning, de kostenraming en de budgettaire ramingen geven, alsook de opvolgingsinstrumenten voor de spoorweginvesteringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die begrensd wordt door een einddatum van het project, en moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld;
- het dossier met betrekking tot de **investeringsbeslissing** (« **groen licht** » genoemd na gunstig advies van het DGVL) dat de gedetailleerde inlichtingen geeft over de aard, de planning en de uitvoeringskosten van de verschillende investeringen (prestaties in eigen beheer, opdrachten voor de aanneming van werken, diensten of leveringen enz.) die deel uitmaken van een project.

De hoofdstukken I tot IV hierna beschrijven in detail elk van die vier instrumenten, alsook de mechanismen voor opvolging en controle die daarop betrekking hebben.

Hoofdstuk V beschrijft de aanbevolen migratieprocedure met het oog op het – op termijn – afzien van het laatste instrument (voorafgaand advies van het DGVL over de investeringsbeslissing) ten gunste van het derde instrument (projectdocumenten), die momenteel wordt ontwikkeld.

I. HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij* omvat de planning van de spoorweginvesteringen over meerdere jaren met betrekking tot de verwerving, de bouw en de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de planning van de investeringen in rollend materieel.

De coördinatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

I.1 INHOUD EN VORM VAN HET MEERJARENINVESTERINGSPLAN

Het meerjareninvesteringsplan omvat, alle financieringswijzen samen genomen, ten minste de volgende elementen:

1. De beschrijving en de analyse van de Europese en Belgische context waarbinnen het spoorwegverkeer evolueert, meer bepaald inzake mobiliteit en exploitatieveiligheid.
2. De toestand van de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van het vorige meerjarenplan.
3. De doelstellingen van het nieuwe investeringsplan (strategische en specifieke doelstellingen, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van de exploitatieveiligheid), met de nodige verwijzingen naar de door de bevoegde overheden genomen beslissingen.
4. De voorstelling van het nieuwe meerjareninvesteringsplan dat onder andere de volgende documenten omvat:
 - Een **globale overzichtstabel**, opgesteld volgens een duidelijk en vast schema voor de volledige duur van het plan, dat voor elk jaar van het plan de vereiste financiering geeft, ongeacht de financieringswijze, voor elk van de zes rubrieken en hun onderafdelingen die hierna zijn vermeld.

De rubrieken, subrubrieken en onderafdelingen zijn de volgende:

Rubriek I - Infrastructuur: Investerings op de klassieke lijnen (niet-HSL).

- I.1 Investeringen van algemeen belang
- I.2 Modernisering van de knooppunten (waaronder Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik, respectievelijk genummerd van I.2.1 tot I.2.5)
- I.3 Modernisering van de grote assen (8 assen, respectievelijk genummerd van I.3.1 tot I.3.8)
- I.4 Modernisering van de secundaire assen
- I.5 Modernisering van de zijsporen
- I.6 Goedereninfrastructuur (opgesplitst van I.6.1 tot I.6.6)
- I.7 Kunstwerken
- I.8 Overwegen
- I.9 Veiligheidsinstallaties
- I.10 Klantenonthaal
- I.11 Gewestelijk ExpresNet (GEN)
- I.12 Mobiliteit Brussel

Rubriek II - Infrastructuur: Investerings Dienstgebouwen / Herstructurering

- II.1 Dienstgebouwen
- II.2 Productiemiddelen / Herstructurering en uitrustingen

Rubriek III - Investerings Hogesnelheidslijnen (HSL)

- III.1 Infrastructuur (III.1.1 tot III 1.8)
- III.2 Rollend materieel

Rubriek IV - Rollend materieel

- IV.1 Reizigersverkeer (opgesplitst in motorrijtuigen, rijtuigen en locomotieven, respectievelijk genummerd van IV.1.1 tot IV.1.3)
- IV.2 Goederenverkeer
- IV.3 Werkplaatsen en diverse

Rubriek V - Informatica en Algemene diensten

Het nummer en de benaming van deze (sub)rubrieken en hun onderafdelingen mogen niet worden gewijzigd. Nieuwe rubrieken en/of (sub)rubrieken en/of andere onderafdelingen kunnen evenwel worden toegevoegd, in zoverre ze noodzakelijk zijn, en volgens de evolutie van de aard en de karakteristieken van de spoorweginvesteringen. Zulke toevoegingen moeten gebeuren in overleg met het DGVL.

Deze globale overzichtstabel omvat ook, per lijn en in aparte kolommen:

- het bedrag, in courante K€ van de investeringen die eventueel reeds vooraf werden gerealiseerd met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding;
- het totaal van de financiering die noodzakelijk is voor het meerjarenplan (in constante K€);
- het bedrag, in constante K€ van de financiering die eventueel moet worden gepland na de periode die gedekt wordt door het meerjarenplan met betrekking tot de projecten voor capaciteitsuitbreiding.

Deze overzichtstabel vermeldt ook, per jaar (kolom):

- de totale investering;
- het subtotaal van elke (sub)rubriek.

- Een overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met **de opdeling van het plan in investeringsprojecten**. Deze tabel bevat al de nummers van de beoogde projecten, de juiste titels van de projecten, de totale raming van elk project, de gedane uitgaven vóór de periode die gedekt is door het plan, de door het plan geplande financiering alsook de uitgaven die gedaan moeten worden na de periode die door het plan is gedekt. Uit deze tabel moet duidelijk blijken hoe, per project, de opdeling is tussen het capaciteitsbehoud en de capaciteitsuitbreiding.

- De **financieringsbronnen** en de bedragen die worden gefinancierd door elke financieringsbron. De volgende financieringsbronnen worden onderscheiden:
 - de federale Staat, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de begrotingskredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds en, in voorkomend geval, andere fondsen (te specificeren);
 - de gewestelijke overheden, in geval van pre- of cofinanciering;
 - de eventuele andere financieringsmiddelen, zoals bijvoorbeeld de Publiek-Private Samenwerkingen (PPS);
 - de financiering die eigen is aan de HST (saldo van de prefinanciering van de NV HST-Fin);
 - de *Maatschappij*, waarbij het volgende onderscheid moet worden gemaakt: de eigen middelen, de leningen en de alternatieve financieringen;
 - de derden, waarvoor moet worden vermeld om welke instelling het gaat (Europese Unie, buurlanden enz.).
 - Deze informatie wordt aangevuld met alle nodige inlichtingen over de financiering van het investeringsplan.
 - De **gewestelijke verdeling** van de spoorweginvesteringen, meer specifiek de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat, die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlandse net. Er wordt eveneens een globaal overzicht gegeven van de co- en prefinanciering door de gewesten.
 - **Bijkomende informatie** met betrekking tot de voornaamste investeringsprojecten. Deze bijkomende informatie wordt gegevens volgens het model van het projectfiche, zie punt III.
5. Diverse informatie en bijlagen.

I.2 GELDIGHEIDSDUUR, HERZIENING EN ACTUALISERING

De meerjarenplanning van de spoorweginvesteringen is een planning op lange termijn.

Een investeringsplan in uitvoering wordt onderworpen aan een grondige **herziening** bij de voorbereiding van een nieuw beheerscontract. De *Maatschappij* start met de voorbereiding van deze herziening uiterlijk twaalf maanden vóór het einde van de geldigheidsduur van het van kracht zijnde beheerscontract en legt, uiterlijk zes maanden vóór deze datum, het project van het nieuwe meerjareninvesteringsplan, via het DGVL, voor aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

Jaarlijkse, tussentijdse **actualiseringen** zijn eveneens mogelijk.

Als uit het jaarlijkse evaluatierapport van het *jaar a* (zie I.3) blijkt dat bepaalde bedragen aanzienlijk werden gewijzigd, dan moet de actualisering voor de jaren $a+2$ en volgende, via het DGVL, voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. In voorkomend geval wordt het geactualiseerde ontwerp van meerjareninvesteringsplan naar het DGVL gestuurd vóór het einde van de maand juni.

Onder **aanzienlijke wijziging** wordt verstaan: elke wijziging in + of - van 15 % en meer per subrubriek (I.1, I.2, ...) van de overzichtstabel tussen:

- de som (van de geactualiseerde ramingen voor het *jaar a + 1* + de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan + de geactualiseerde ramingen voor de volgende twee jaren van het plan);
- de som van de ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering.

I.3 RAPPORT, OPVOLGING VAN DE UITVOERING

Vóór 30 juni van elk jaar bezorgt de *Maatschappij*, via het DGVL, een **jaarlijks evaluatierapport** aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Dat rapport verklaart duidelijk de vorderingen van het meerjareninvesteringsplan (ten opzichte van het *jaar a*) en bevat de volgende gegevens:

1. De globale overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan waarvan sprake in het punt I.1.4, als volgt aangepast (per subrubriek):
 - voor de jaren vóór het *jaar a*: de uitgaven die geboekt zijn tijdens die jaren, per jaar opgegeven in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van elk jaar in kwestie;
 - voor het *jaar a*: de tijdens dat jaar geboekte uitgaven, in K€ van het *jaar a* en, in aparte kolommen, de geplande uitgaven volgens het *oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan* (omgezet in K€ van het *jaar a*), alsook het verschil tussen de twee, uitgedrukt in %;
 - voor de jaren na het *jaar a*: de aangepaste planning van de uitgaven, aangeduid per jaar in een aparte kolom en uitgedrukt in K€ van het *jaar a*.

In deze tabel mag « *oorspronkelijk meerjareninvesteringsplan* » worden vervangen door « *geactualiseerd meerjareninvesteringsplan* » op voorwaarde dat deze actualisering werd goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen.

In de kantlijn van deze tabel staan de indexeringen vermeld die werden toegepast en de bedragen van de overzichtstabel van het oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan (uitgedrukt in K€2004).

2. Een tabel met, voor de subrubrieken, dezelfde onderverdeling als de tabel waarvan sprake in de punten I.1.4 en I.3.1 en, wat betreft de kolommen:
 - een eerste kolom met de som van de bijgewerkte ramingen voor het *jaar a + 1* + de werkelijk geboekte uitgaven tijdens de vorige jaren van het investeringsplan + de bijgewerkte ramingen voor de volgende twee jaren van het plan;
 - een tweede kolom met de som van die ramingen over dezelfde periode in de oorspronkelijke overzichtstabel of gewijzigd bij een vorige actualisering;
 - een derde kolom met het verschil, uitgedrukt in %, tussen de waarden, per subrubriek, van de kolom 1 en de kolom 2.

Voor al de wijzigingen in plus of in min die groter of gelijk zijn aan 15 %, per subrubriek, wordt deze tabel vergezeld van een duidelijke verklarende nota over de oorzaken van deze wijzigingen. De gevolgen van deze wijzigingen op de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan worden omstandig uitgelegd en er worden voorstellen geformuleerd om de negatieve gevolgen te beperken.

Op deze tabel kan men zien of het gaat om aanzienlijke wijzigingen waarvoor een tussentijdse actualisering van het meerjareninvesteringsplan is vereist en die moet worden goedgekeurd door de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen (zie I.2).

3. De overzichtstabel van het meerjareninvesteringsplan met zijn opdeling in investeringsprojecten (zie I.1) met dezelfde inlichtingen die worden gevraagd onder I.3.1, maar opgedeeld per project.
4. Het overzicht van de effectief door de verschillende financieringsbronnen gestorte bedragen tot het *jaar a* en de planning die daarop betrekking heeft voor de volgende jaren.
5. Het overzicht van de gewestelijke verdeling van de spoorweginvesteringen.
6. Een beknopte kritische uitleg over de toestand van de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan en over de vooruitzichten voor de volgende jaren.

De inhoud en het model van dit rapport moeten later worden uitgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De opvolging van het meerjareninvesteringsplan gebeurt eveneens met behulp van het rapport over de jaarlijkse investeringsbudgetten, de projectdocumenten en de investeringsbeslissingen. In de hoofdstukken II, III en IV worden deze procedures in detail bestudeerd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het meerjareninvesteringsplan. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van dit Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle. Die ambtenaren mogen eveneens deelnemen aan de werkvergaderingen betreffende de door de *Maatschappij* georganiseerde projecten, bijvoorbeeld in het kader van de uitwerking van economische studies of kosten-batenanalyses ("business case") van de belangrijkste nieuwe projecten voor capaciteitsuitbreiding van de spoorweginfrastructuur en in het kader van evaluaties ex-post van diezelfde projecten.

II. HET JAARLIJKS INVESTERINGSPROGRAMMA OF INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsprogramma of investeringsbudget weerspiegelt de concrete jaarlijkse uitvoering van het van kracht zijnde meerjareninvesteringsplan van de *Maatschappij*.

De coördinatie tussen de jaarlijkse investeringsprogramma's van de drie *Maatschappijen* wordt verzekerd door het Investeringscomité.

Het jaarlijks investeringsbudget geeft het verschil tussen het programma van de investeringsuitgaven (« wezenlijk programma ») en het programma van de investeringsbeslissingen (ook « programma groene lichten » genoemd); het is opgesteld in courante K€

De jaarlijkse investeringsbudgetten worden ieder jaar vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben, voor goedkeuring voorgelegd aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, via het DGVL.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het programma ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Opmerking: op termijn zal het investeringsprogramma, na het succesrijk afsluiten van de in hoofdstuk V beschreven migratie, enkel nog het programma van de investeringsuitgaven bevatten (« wezenlijk programma »).

II.1 INHOUD EN VORM VAN HET JAARLIJKS INVESTERINGSBUDGET

Het jaarlijks investeringsbudget bevat ten minste de volgende elementen:

Het programma van de investeringsuitgaven

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de geplande uitgaven van al de investeringen die tijdens het betrokken jaar zullen worden gerealiseerd. Deze tabel is opgesteld volgens het schema waarvan sprake in punt I.1, volgens de hiërarchische indeling die hierna wordt opgegeven:

- niveau 1: de verschillende rubrieken, subrubrieken en hun onderafdelingen (genummerd), zoals bepaald in punt I.1;
- niveau 2: de onderverdeling tussen capaciteitsbehoud en capaciteitsuitbreiding;
- niveau 3: de investeringen voor het behoud van de capaciteit zijn, volgens de (sub)rubriek en voor zover ze pertinent zijn, verdeeld per District (« Departement », Centrum, Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest);
- niveau 4: de *lijnen van het budget*, gegroepeerd per specialiteit « sporen », « seininrichting » en « elektrische installaties » met betrekking tot het capaciteitsbehoud; al de projecten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding;
- niveau 5: meer details in de lijnen van het budget indien ze pertinent zijn. Bijvoorbeeld onder « capaciteitsbehoud – sporen » moet een synthese van de geplande spoorwerken worden vermeld. En voor de projecten van capaciteitsuitbreiding worden de gedeeltes vermeld (opdrachten, fasen enz.) die dat jaar in aanmerking moeten worden genomen.

Deze tabel vermeldt per lijn op het niveau 4, in aparte kolommen:

- het geplande budget voor het betrokken jaar;
- de opsplitsing per financieringsbron. De te vermelden financieringsbronnen zijn dezelfde als die in punt I.1.

Deze tabel vermeldt ook, per subrubriek en in aparte kolommen, het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag zoals dat is gepland in het meerjareninvesteringsplan, alsook het verschil, uitgedrukt in percentage, tussen dit bedrag en het werkelijk geplande jaarbudget.

In de kantlijn van deze tabel moet worden aangeduid welke indexering werd toegepast ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsplan (uitgedrukt in K€2004).

Diverse syntheses van de overzichtstabel van het programma van de investeringsuitgaven, met onder andere de volgende elementen:

- de opsplitsing van het budget per investeringsproject en de subtotalen « behoud » en « uitbreiding »;
- de totale financiering per financieringsbron, met verwijzing naar de middelen die effectief ter beschikking werden gesteld per bron voor het jaar in kwestie;
- de gewestelijke verdeling van de lokaliseerbare investeringen ten laste van de federale Staat die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlands net.

Commentaar op het programma van de investeringsuitgaven, met vermelding van de markante feiten voor het jaar in kwestie, zoals het opstarten van een belangrijk project of de indienststelling van een afgewerkte infrastructuur of van nieuw materieel enz.

Onder deze rubriek bezorgt de *Maatschappij* uitleg over al de verschillen, per subrubriek, tussen het jaarlijks budget en het overeenstemmende (geactualiseerde) bedrag van het meerjareninvesteringsplan voor datzelfde jaar, indien dit 15 % of meer bedraagt (zoals aangeduid in de overzichtstabel waarvan sprake in punt II.1.1): oorzaken van het verschil, gevolgen voor de uitvoering van het meerjarenplan, gevolgen voor de andere investeringen enz.

Het programma van de investeringsbeslissingen

Dit gedeelte van het investeringsbudget geeft, in de vorm van een globale overzichtstabel, de lijst en de bedragen van al de investeringen waarvan de financiële opvolging wordt verzekerd door het DGVL en waarvoor tijdens het betrokken jaar *a* een dossier voor investeringsbeslissing zal worden voorgelegd aan het DGVL.

Deze tabel wordt opgemaakt volgens dezelfde hiërarchische verdeling als die van het programma voor de investeringsuitgaven.

Deze tabel vermeldt per lijn, in aparte kolommen: het totale bedrag van de investeringsbeslissingen en hun opsplitsing over de verschillende jaren (α , $\alpha+1$, $\alpha+2$ enz.) waarin de uitgaven werden geprogrammeerd.

Op de laatste pagina van deze tabel staat het totaal van elke kolom vermeld en daaronder op de volgende regel, het totaal van de uitgaven die gepland zijn tijdens de jaren (α , $\alpha+1$, $\alpha+2$ enz.) en die voortvloeien uit

investeringsbeslissingen die in het verleden werden genomen (in voorkomend geval, volgens een geactualiseerde planning van de kosten en uitvoeringsplanning).

De som van de twee totalen moet worden vergeleken met de geplande begrotingskredieten in het meerjareninvesteringsplan voor de spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In een tweede tabel wordt het programma van de investeringsbeslissingen opgesplitst per investeringsproject.

II.2 RAPPORTEN, AMENDEMENT, OPVOLGING & CONTROLE

De *Maatschappij* stuurt jaarlijks 2 rapporten, via het DGVL, naar de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen:

- Een **tussentijds vorderingsrapport** over de toestand van de uitvoering (situatie eind juni) van het van kracht zijnde investeringsbudget. Het rapport moet een weergave bevatten van de uitvoeringstoestand in de vorm van rubrieken (volgens de onder II.1.1 gedefinieerde niveaus) en van projecten.
- Een **jaarlijks evaluatierapport** dat duidelijk vermeldt op welke manier zowel het programma van de investeringsuitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen van het afgelopen jaar werden uitgevoerd. Dit rapport bestaat uit overzichtstabellen zoals beschreven in punt II.1, waarin de volgende gegevens zijn opgenomen in aparte kolommen:
 - voor het programma van de investeringsuitgaven:
 - de oorspronkelijk geplande uitgaven;
 - de geplande uitgaven na amendement;
 - de werkelijk geboekte uitgaven;
 - het verschil, in percentage, tussen de geplande uitgaven na amendement en de werkelijk geboekte uitgaven;
 - voor het programma van de investeringsbeslissingen:
 - de oorspronkelijk geplande totale bedragen in investeringsbeslissingen;
 - de herziene bedragen na amendement;
 - de bedragen van de investeringsbeslissingen waarvoor een gunstig advies (« groen licht ») werd bekomen van het DGVL;
 - het verschil, in percentage, tussen de geplande bedragen na amendement en de investeringsbeslissingen met gunstig advies.

Dit jaarlijks evaluatierapport wordt aangevuld met een beknopte kritische toelichting over de uitvoering van het investeringsbudget, zowel met betrekking tot het programma van de uitgaven als het programma van de investeringsbeslissingen, en voor al de verschillen van 15 % of meer tussen de oorspronkelijke planning (per subrubriek) en de werkelijk gerealiseerde bedragen wordt een nota toegevoegd met de rechtvaardiging voor die verschillen.

Het model van die rapporten moet later worden uitgewerkt in overleg met het DGVL.

Een keer per jaar kan de *Maatschappij* eveneens **een amendement aan het van kracht zijnde jaarlijks investeringsprogramma** indienen teneinde rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Het amendementsontwerp wordt opgesteld volgens hetzelfde format als het jaarlijks programma en is onderworpen aan de goedkeuring van de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen. Het overmaken gebeurt via het DGVL, dat zijn advies zal bijvoegen. Het amendementsontwerp moet bij het DGVL toekomen vóór 31 juli van het jaar waarvan het budget door het amendement wordt beoogd. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat het DGVL het ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde aanpassing van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Het DGVL waakt, voor rekening van de federale Staat, over de opvolging en de controle van de goede uitvoering van het investeringsbudget. De *Maatschappij* verstrekt alle inlichtingen die door de ambtenaren van het Directoraat-Generaal gevraagd worden in het kader van deze opvolging en controle. Die ambtenaren mogen eveneens deelnemen aan de werkvergaderingen betreffende de door de *Maatschappij* georganiseerde projecten, bijvoorbeeld in het kader van de uitwerking van economische studies of kosten-batenanalyses (“business case”) van de belangrijkste projecten voor capaciteitsuitbreiding van de spoorweginfrastructuur en in het kader van evaluaties ex-post van diezelfde projecten.

III. DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN DE PROJECTFICHES

Voorafgaande opmerking : De planning en de monitoring van de investeringsplannen en -programma's door de *Maatschappij* alsook de opvolging en de controle door het DGVL, worden op termijn uitgevoerd, voornamelijk met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers, zoals hierna wordt beschreven. Hoofdstuk V van deze bijlage geeft een beschrijving van de migratie van het (huidige) toelatings- en opvolgingssysteem, gebaseerd op de investeringsbeslissingen (Hoofdstuk IV), naar

het systeem dat gebaseerd is op de projectdossiers/collectieve dossiers. Gedurende deze migratie zullen de twee systemen naast elkaar bestaan.

De projectdossiers en de collectieve dossiers vormen het belangrijkste instrument inzake opvolging en controle voor de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Ze functioneren als instrument voor interne opvolging voor de betrokken diensten van de *Maatschappij* en tevens als instrument voor externe opvolging en controle voor de federale Staat.

Het projectdossier/collectief dossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en uitvoeringsverloop;

De *Maatschappij* stelt **projectdossiers** op voor al de investeringsprojecten die zijn gekenmerkt door een uitvoeringsduur die wordt begrensd door een einddatum van het project, en die moeten worden onderscheiden van de projecten van doorlopende aard waarvoor **collectieve dossiers** worden opgesteld.

Voor elk van die projecten wijst de *Maatschappij* een opdrachtgever en een projectleider aan. De opdrachtgever is, voor rekening van de dienst van de *Maatschappij* die het project opneemt in haar budget, titularis van het budget, van de doelstellingen en van de externe vertegenwoordiging. De projectleider is verantwoordelijk voor de opvolging van de uitvoering van het project binnen een spoorwegdiscipline (bijv. infrastructuur, rollend materieel, exploitatie enz.) en voor de coördinatie tussen de verschillende spoorwegapecialiteiten (dit zijn de activiteiten binnen een discipline, zoals bijvoorbeeld voor de infrastructuur: de spoorwerken, de werken aan de seininrichting, aan de bovenleiding enz.). De *Maatschappij* neemt alle nodige maatregelen opdat de projectleiders hun opdracht optimaal zouden kunnen uitvoeren.

Naast de projectdossier/collectieve dossiers, bestemd voor de planning en de monitoring door de *Maatschappij* van al de investeringswerken die ze onderneemt, en voor de opvolging en de controle door het DGVL van de voor rekening van de Staat uitgevoerde werken, maakt de *Maatschappij* één keer per jaar voor elk project een **projectfiche** op dat bestemd is voor de externe communicatie, meer bepaald voor de Gewesten en voor het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM), opgericht in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat en de Gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

III.1 INHOUD EN VORM VAN DE PROJECTDOSSIERS/COLLECTIEVE DOSSIERS EN PROJECTFICHES/COLLECTIEVE FICHES

De gedetailleerde inhoud en vorm van de projectdocumenten staan beschreven in het document «Handboek projectdocumenten», versie 2005-1, dat tegen 31 maart 2005 moet worden afgewerkt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Elke latere wijziging met het oog op verfijning en verbetering van het huidige systeem voor informatie, opvolging en reporting, moet gebeuren in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

De nummering en de identificatie van de dossiers en van de fiches gebeuren overeenkomstig het beheerssysteem van de documentversies zoals beschreven in dit «Handboek projectdocumenten».

De minimale inhoud van de projectdossiers (A), de collectieve dossiers (B), de projectfiches (C) en de collectieve fiches (D) wordt hierna beschreven.

De rijkdom aan informatie in de projectdossiers mag afhangen van het stadium van ontwikkeling van het project. De afwezigheid van bepaalde inlichtingen die redelijkerwijs niet beschikbaar kunnen zijn, bijvoorbeeld in de eerste fases van het project, vormt geen voldoende reden om het projectdossier als onvolledig en dus als onontvankelijk te beschouwen. Zo kan de opdeling in opdrachten in eerste instantie worden vervangen door een bestek dat wordt opgesteld op basis van globale eenheidsprijzen.

A. PROJECTDOSSIER

Het projectdossier wordt opgesteld volgens een enig schema en omvat ten minste de volgende delen:

- Deel 1: Algemene gegevens
- Deel 2: Omschrijving van het project
- Deel 3: Plannings en middelen
- Deel 4: Opvolging van de uitvoering

De delen 1, 2 en 3 beschrijven de referentietoestand van het project. Deel 4 beschrijft het gedeelte permanente monitoring van het project.

DEEL 1: Algemene gegevens

Het deel «Algemene gegevens» moet alle inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, aannemer, opdrachtgever.

Het moet eveneens de verwijzingen bevatten naar het nummer van de business case (als die bestaat) en naar de documenten van de Raad van Bestuur van de *Maatschappij* die betrekking hebben op het project.

DEEL 2: Omschrijving van het project

2.1. Rechtvaardiging van het project

De gegevens met betrekking tot de rechtvaardiging van het project bevinden zich in het dossier business case (als dat bestaat). Ze worden beknopt weergegeven in de volgende punten.

2.1.1. Noodzaak en gepastheid

Beknopte beschrijving:

- van de bestaande toestand (die welke bestaat vóór de uitvoering van het project);
- van de problemen die gepaard gaan met de bestaande toestand;
- de verwachtingen van de vragende partij.

2.1.2. Doelstellingen van het project

Beknopte beschrijving:

- van de bijdrage tot de doelstelling van de onderneming;
- van de verwachtingen en van de verhoopte resultaten;
- van de doelstellingen inzake planning en budget;
- van de bijdrage aan de doelstellingen van de Staat inzake mobiliteit of vrachtvervoer (strategische doelstellingen).

2.1.3. Beschrijving van het project

Beknopte beschrijving:

- van de toekomstige toestand;
- van een overzichtsplan.

2.1.4. Verwijzingen naar beleidsdocumenten:

De verwijzingen moeten de volgende gegevens bevatten:

- naam en nummer van het beheersdocument (bijv. het investeringsplan, het beheerscontract, de documenten van strategisch beheer, de verslagen van het Directiecomité, de verslagen van de Raad van Bestuur, de overeenkomsten, de memoranda, de intentieverklaringen, de samenwerkingsakkoorden of -overeenkomsten, een Master plan enz.);
- datum;
- hoofdstuk of paragraaf;
- paginanummer.

2.2. Afbakening van het project en opdeling in subprojecten

2.2.1. Afbakening (scope)

Deze afdeling begrenst de inhoud van het project (wezenlijke afbakening (aanduiding km-palen), afbakening tijdens een proces, betrokken specialiteiten enz.). Er wordt in aangeduid wat al dan niet deel uitmaakt van het project, alsook een eventuele koppeling met andere projecten.

De overzichtsplannen en de situatietekeningen van het project en van zijn opdrachten, die de oorspronkelijke en de toekomstige situatie beschrijven, worden aan het DGVL bezorgd (die plannen worden momenteel geleverd met de dossiers van investeringsbeslissing). Die plannen worden trouwens bijgewerkt volgens de vorderingen van het project.

2.2.2. Risico's

Deze afdeling vermeldt de elementen die de uitvoering van het project in het gedrang zouden kunnen brengen en die een speciale opvolging vereisen gedurende de uitvoering van het project.

Voor projecten waar er een kritische interactie bestaat met andere projecten, moeten die interactiezones uitdrukkelijk worden vermeld (met verwijzing naar de respectieve projectdossiers). Ook de aard van de interactie moet worden opgegeven (bijv. de noodzaak dat een ander project moet zijn afgewerkt vooraleer het betrokken project kan worden gestart).

De volgende gegevens worden verstrekt:

- beschikbaarheid van de middelen;
- planning;
- toelatingen, tests, ...

2.2.3. De opdeling van het project in opdrachten

Om het project beter te kunnen beheersen, wordt dit opgedeeld in verschillende samenstellende activiteiten.

Als basisregel wordt gekozen voor een opdeling in opdrachten. Een opdracht is een logisch geheel van taken die worden beheerd door een enkele leidend ambtenaar. Op die manier krijgt elke leidend ambtenaar die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een deel van de opdrachten in het kader van het project, specifieke verantwoordelijkheden toegewezen inzake planning en budget. De taken binnen de opdracht hebben betrekking op de studie, de werken in aanneming, de werken in eigen beheer enz. of op een combinatie daarvan.

Het geheel van de taken moet bij voorkeur een « opleverbaar » geheel vormen dat duidelijk is afgebakend en waarbij elke opdracht overeenstemt met een enig nummer van boekhoudfiche.

De projectleider vult de beschrijving van het project aan met een lijst van de nummers van boekhoudfiches die betrekking hebben op het project.

Hij vult een referentietabel aan met het budget en zijn oorspronkelijk geprogrammeerde of bijgewerkte uitsplitsing. Daarin komt elke opdracht overeen met een budget, gelijklopend met de opdeling van het budget in studie, werken, coördinatie in aanneming en in eigen beheer, in voorkomend geval levering van stoffen of van taken en een raming van de aanvangs- en einddatum van het werk. Onder de tabel staan de totalen per kolom. De bedragen voor het budget zijn opgegeven in k€ van het lopende jaar;

Die tabel wordt elk trimester geactualiseerd door de projectleider die de prijzen van de gegunde opdrachten vermeldt.

2.2.4. Wettelijke verplichtingen

Deze afdeling vermeldt al de wettelijke verplichtingen die moeten worden nagekomen op Europees, nationaal en gewestelijk vlak, meer bepaald de MER's (Milieu-EffectenRapporten), Natura 2000, ...

DEEL 3: Plannings en middelen

De deel heeft tot doel een link te maken tussen de wezenlijke planning van de werken en de planning van de geplande budgettaire middelen, meer in het bijzonder de bedragen die zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Belangrijke technische fases moeten in het meerjarenplan kunnen worden geïdentificeerd in het licht van de hogere bedragen die ermee overeenstemmen.

3.1. Planning

De planning omvat:

- Een referentieplanning.

De projectleider werkt op basis van een onbekende referentiestartdatum X van waarop hij de planning opstelt (bv. : « Als we beginnen op het moment X, dan zal het project klaar zijn op het moment X + 5 jaar »). Als bij de uitvoering blijkt dat de referentieplanning niet zal kunnen worden nageleefd, dan moet die planning worden aangepast.

Die referentieplanning moet ten minste de volgende inlichtingen verstrekken:

- Administratieve planning:
 - Eventuele wijziging van allerhande plannen die van kracht zijn in de verschillende Gewesten;
 - Voorbereidende studies;
 - Bouwvergunningen;
 - Eventuele andere vergunningen en attesten;
 - Bestek;
 - Goedkeuring van de aanbesteding.
- Uitvoeringsplanning:
 - Aanvangsdatum van de werken (globaal en per opdracht);
 - Einde van de werken (globaal en per opdracht);
 - Datum van indienststelling.
- Een grafische voorstelling van de planning.

De (administratieve en technische) planning wordt grafisch weergegeven in de vorm van een bar-chart. Voor de grootschalige projecten is het raadzaam om een programma voor projectbeheer te gebruiken.

3.2. Milestones en kritieke weg

Om een evaluatie van de vorderingen van het project te vergemakkelijken, moeten de kritieke weg en een expliciete lijst met « milestones » of met sleutelmomenten van het project worden bezorgd. Voor de leesbaarheid bevat deze lijst enkel een logische opsomming van de sleutelmomenten (kritieke momenten) met de overeenstemmende datum.

3.3. Budgettaire ramingen

3.3.1. Budgettaire planning

De budgettaire referentieplanning geeft:

- het totale budget dat nodig is voor de uitvoering van het project. Het budget bevat de cijfers van het goedgekeurde langetermijninvesteringsplan (bijv. het investeringsplan 2004 - 2007), de budgettaire ramingen na de in het investeringsplan opgegeven periode, de uitgaven van vóór de in het investeringsplan opgegeven periode;
- een verdeling van het budget per opdracht en per jaar.

De bedragen zijn opgegeven in k€ van het jaar waarin de budgettaire planning werd opgesteld en in courante k€

3.3.2. Financieringsbronnen:

Dit punt geeft de uitsplitsing van het budget over de verschillende financieringsbronnen volgens de geplande verdeelsleutels. Dat kan globaal gebeuren of per groepen van opdrachten als de financiering van bepaalde opdrachten afkomstig is van verschillende bronnen. Al de financieringsbronnen moeten worden vermeld (bv. : de federale Staat (met een onderscheid tussen: de gewone budgettaire kredieten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, het GEN-Fonds...), de eigen middelen van de *Maatschappij*, de financiering die eigen is aan de HST, Publiek-Private Samenwerkingen (PPS), allerhande overheden (bijv. de gewesten, de gemeenten, de EU, de gewestelijke openbare vervoermaatschappijen (De Lijn, TEC, MIVB), de andere alternatieve financieringen, de buurlanden enz.).

Er wordt uitleg gegeven over de redenering die aan de basis ligt van de gekozen verdeelsleutel (in voorkomend geval per opdracht) en van de eventuele evoluties in de loop van het project.

DEEL 4: Opvolging van de uitvoering

4.1. Evolutie van het globale budget van het project.

Het projectdossier vermeldt de evolutie van de ramingen van de globale uitgaven van het project in een tabel die halfjaarlijks wordt bijgewerkt en aangevuld. De tabel vermeldt telkens de gekende uitgaven, de verdeling van de geraamde bedragen die gedekt zijn door het meerjareninvesteringsplan en de geraamde bedragen op langere termijn die nog niet zijn goedgekeurd.

4.2 Evolutie van de uitvoering van het project - monitoring

De synthetische voorstelling van de vorderingen van het project en van zijn opdrachten vermeldt de volgende aspecten:

- planning;
- wijziging van de scope;
- evolutie en beheersing van de risico's;
- financiële evolutie van het project per opdracht (budget, uitgaven ten opzichte van het budget, uitgaven per kostentype, budgettaire en wezenlijke uitvoering, totaal van de uitgaven per opdracht en per jaar ...);
- de te nemen correctieve maatregelen.

De vorderingen, op driemaandelijks basis, van die verschillende aspecten wordt samengevat in een tabel, met een gedetailleerdere uitleg in tekstvorm.

4.2.1. Geactualiseerde planning

In dit punt wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige staat van de uitvoering en de referentieplanning of de laatste versie van de planning. De projectleider moet een motivering geven voor de verschillen.

De planning mag zich niet beperken tot het geven van een plaatsbeschrijving of het opsommen van al wat er in het verleden is gedaan, maar moet eveneens een beeld geven van de toekomstige evolutie van het project. Als de staat van de uitvoering aanzienlijke aanpassingen aan de planning vereist, wordt een nieuw voorstel van planning geformuleerd (deze planning wordt dan de referentieplanning in de volgende versie van het projectdossier).

4.2.2. Wijziging van de scope - evaluatie van de risico's

In dit punt geeft de projectleider een overzicht van de wijzigingen van de scope en van de risico's die gepaard gaan met het project, alsook van de weerslag daarvan op de planning, het budget en andere betrokken domeinen.

4.2.3. Evaluatie van de technisch-financiële vorderingen van het project

De projectleider moet verduidelijkingen geven over:

- de financiële evolutie van het project: uitleg over het budget van het lopende jaar, evolutie van de uitgaven, motivering van de verschillen, ... Als het nieuw gebudgetteerde bedrag voor het lopende jaar meer dan 15 % verschilt van het oorspronkelijk geplande bedrag ten opzichte van het goedgekeurde investeringsbudget, dan moet de projectleider een goede motivering geven voor dit verschil ten opzichte van het oorspronkelijke budget.
- de interactie tussen de wezenlijke (technische) planning en de financiële planning:
 - het bespoedigen of uitstellen van bepaalde fases van wezenlijke projecten heeft tot gevolg tot bepaalde budgetten vroeger of later nodig zijn;
 - omgekeerd hebben bepaalde budgettaire beperkingen een weerslag op de wezenlijke uitvoering van het project, en zelfs op de inhoud van het project zelf.

Die gevolgen moeten hier expliciet worden uiteengezet.

Als om budgettaire redenen wordt beslist om de inhoud van het project te wijzigen teneinde binnen de grenzen van de aanvangsramingen te blijven, dan moet worden aangeduid welke maatregelen daartoe werden genomen en wat de weerslag is van die maatregelen.

- De vergelijking tussen de budgettaire en wezenlijke uitvoeringsgraad.

4.2.4. Correctieve maatregelen

De projectleider moet eveneens een analyse geven van de problemen in het verleden, en zijn toekomstperspectieven formuleren (voorzienbare problemen, punten waar het project vertraging zou kunnen oplopen enz.).

Op basis van de vorige evaluatie stelt de projectleider een actieplan op in samenwerking met de opdrachtgever en/of de project sponsor. Dit actieplan bevat een beschrijving van de correctieve maatregelen en de voorgestelde uitvoeringsdatum.

4.3. Staat van de « groene lichten »

Opmerking: deze rubriek verdwijnt zodra het systeem van de « groene lichten » verdwijnt (zie hoofdstuk V).

Dit gedeelte bevat een lijst met de toestand per onderafdeling van het project wat betreft de « groene lichten ».

De volgende gegevens met betrekking tot de « groene lichten » moeten worden opgegeven:

- aanvragen voor « groene lichten » die nog moeten worden ingediend voor werken in uitvoering of die reeds zijn afgewerkt: bedrag + totaal bedrag;
- reeds gevraagde « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van aanvraag;
- reeds bekomen « groene lichten »: bedrag + totaal bedrag, referenties en datum van toekenning.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de oorspronkelijke investeringsaanvragen en de aanvullende aanvragen. Er moet uitleg worden gegeven over de analyse van de gegrondheid van eventuele schadeloosstellingen die aan de ondernemingen werden betaald.

B. COLLECTIEVE DOSSIERS

DEEL 1: Algemene gegevens

Het deel « Algemene gegevens » moet de inlichtingen verstrekken met betrekking tot de personen die verantwoordelijk zijn voor het project: projectleider, uitvoerder, opdrachtgever, ...

DEEL 2: Opvolging van de werken

De opvolging van de werken die zijn vermeld in een collectief dossier omvat ten minste de volgende elementen per opdracht (voorgesteld in de vorm van een tabel): de aanvangsdatum en de (geplande) einddatum van de werken, de totale raming van de werken, de reeds geboekte uitgaven en het budget van het lopende jaar alsook de totalen, per dossier, van de ramingen, budgetten en geboekte uitgaven.

Als er aanzienlijke verschillen worden vastgesteld tussen de oorspronkelijke raming, het budget en de uitgaven, moeten deze worden gemotiveerd.

C. / D. PROJECTFICHES / COLLECTIEVE FICHES

De projectfiches en de collectieve fiches vermelden kort de inlichtingen van de delen 1, 2, 3 van het projectdossier en een vorderingen van het project op het einde van het jaar (het *jaar a*), bestemd voor de communicatie aan de Gewesten en het UCMM, en geven een samenvatting van de in de dossiers beschikbare gegevens. De format van dit fiche wordt opgesteld in overleg met het DGVL.

III.2 ACTUALISERING VAN DE DOSSIERS EN VAN DE FICHES, OPVOLGING EN CONTROLE

De projectleiders zijn verantwoordelijk voor hun projectdossiers/collectieve dossiers; ze gebruiken ze als monitoringinstrument en werken ze regelmatig bij, rekening houdend met de evolutie van het project.

Vier keer per jaar, uiterlijk op 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar, bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL, op gegevensdrager, al de geactualiseerde projectdossiers/collectieve dossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen het DGVL en de drie *Maatschappijen* van de NMBS-groep. Deze actualisering heeft hoofdzakelijk betrekking op hoofdstuk 4 van het dossier, maar bij aanzienlijke wijziging van het project en ten minste één keer per jaar, worden de dossiers volledig geactualiseerd.

Voor de collectieve dossiers wordt de actualisering telkens samengevat in de vorm van een tabel met, per opdracht: de uitvoeringsskalender, de totale raming, het budget van het lopende jaar en de reeds geboekte uitgaven.

De projectfiches die bestemd zijn voor de communicatie aan de Gewesten en aan het UCMM, worden bezorgd aan het DGVL dat ze uiterlijk op 30 juni van elk jaar zal verspreiden.

Het DGVL baseert zich op de projectdossiers/collectieve dossiers om, voor rekening van de federale Staat, de opvolging en de controle te verzekeren van de uitvoering van de investeringsplannen en -programma's. Zijn ambtenaren verifiëren bij elke actualisering van de dossiers of hun gegevens volledig, correct en actueel zijn. Daartoe kunnen ze overgaan tot alle vereiste onderzoeken en controles op het terrein en binnen de *Maatschappij*, meer bepaald in de boekhouding. Ze mogen eveneens deelnemen aan de door de *Maatschappij* georganiseerde vergaderingen voor projectopvolging. De projectleiders en de opdrachtgevers zijn de eerste gesprekspartners.

Het detailniveau van de reporting (bijvoorbeeld met betrekking tot de verdeling van het budget op het niveau van de opdracht en de verdeling van de uitgaven per kostentype) zal evolueren met de concretisering van het project en de maturiteit van het systeem voor projectbeheer. De aanpassing van het systeem gebeurt in overleg tussen de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

Tijdens de migratieperiode van de opvolging per investeringsbeslissing naar de opvolging per projectdossier/collectief dossier, zoals beschreven in hoofdstuk V, vormen de dossiers van investeringsbeslissing eveneens, voor een aantal dossiers die moeten worden overeengekomen tussen het DGVL en de *Maatschappij*, een instrument voor kruiscontrole op de doeltreffendheid van de projectdossiers/collectieve dossiers.

Tijdens de migratieperiode verrichten de ambtenaren van het DGVL financiële/boekhoudcontroles volgens de modaliteiten die zijn beschreven in punt IV.4. Na een succesvolle migratie worden die controles verricht naargelang van de behoeften en meer bepaald geïdentificeerd op basis van de analyse van de financiële en boekhoudgegevens die vervat zijn in de projectdossiers/collectieve dossiers. De ambtenaren kunnen daartoe alle aanvullende inlichtingen vragen en hebben toegang tot al de nodig geachte boekhoudkundige stukken en gegevens.

Bezoeken aan de werf, uitgevoerd volgens de modaliteiten die beschreven zijn in IV.4, blijven na de migratie eveneens behouden als ondersteuning voor de opvolging en de controle met behulp van de projectdossiers/collectieve dossiers en naargelang van de behoeften.

De *Maatschappij* bezorgt op eenvoudig verzoek alle aanvullende inlichtingen die door de ambtenaren van het DGVL worden gevraagd in het kader van die opvolging en die controle en neemt deel aan alle vergaderingen die daaromtrent worden georganiseerd door het Directoraat-Generaal. De betrokken projectleiders nemen deel aan die vergaderingen.

Elke periodieke actualisering van de projectdossiers/collectieve dossiers geeft aanleiding tot het opstellen van een bericht van het DGVL aan de Minister die bevoegd is voor de spoorweginvesteringen, aangaande de vorderingen in de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma. Een kopie van dit bericht wordt naar de *Maatschappij* gestuurd.

In voorkomend geval kunnen er bijkomende activiteiten van opvolging en controle worden opgelegd aan de ambtenaren van het DGVL in het kader van de werken van het UCMM.

IV. INVESTERINGSBESLISSINGEN

Opmerking vooraf Wanneer de overstap van het (huidige) systeem van toestemming en opvolging, gebaseerd op de investeringsbeslissingen, naar het systeem gebaseerd op de projectdossiers/collectieve dossiers met succes afgerond zal zijn, zal de hieronder beschreven opvolging en controle door investeringsbeslissingen niet meer van toepassing zijn en zal de *Maatschappij* aan het DGVL niet langer de investeringsbeslissingen, de rapporten en de boekhoudkundige lijsten moeten voorleggen waarvan in punt IV.4 sprake is.

De investeringsbeslissingen vormen de laatste schakel in de planning van de spoorweginvesteringen. Ze leveren gedetailleerde informatie over zowel de planning, de financiële aspecten en de uitvoeringsmodaliteiten van de investeringen, als over de opvolging en de controle van hun uitvoering.

Voor alle investeringen ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer of ten laste van andere financiële bronnen die het DGVL moet controleren (bijvoorbeeld het GEN-fonds), en als dusdanig vermeld in het meerjareninvesteringsplan en in het jaarlijks investeringsprogramma, wordt een investeringsbeslissing genomen. De term « investeringen » omvat zowel de investeringswerken als de aankopen van investeringsmiddelen, zoals het rollend materieel. De vereiste onteigeningen, de studies die leiden tot de realisatie van zo'n investering en het toezicht dat bij die realisatie wordt uitgeoefend, maken eveneens deel uit van de investering. Komen niet in aanmerking als investeringen ten laste van de kredieten voor spoorweginvesteringen die gecontroleerd worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer: de werken, leveringen of diensten die betrekking hebben op het onderhoud of op de investeringen met commerciële doeleinden die geen uitstaans hebben met de opdrachten van openbare dienst die door de wet aan de *Maatschappij* zijn opgelegd.

De *Maatschappij* legt, overeenkomstig de hieronder vastgelegde modaliteiten, alle investeringsbeslissingen voor aan het DGVL, voor advies. Alle voor advies aan het DGVL bezorgde beslissingen moeten kaderen in een investeringsproject waarvoor een projectdossier/collectief dossier opgesteld en aan het DGVL bezorgd werd.

De dossiers betreffende de investeringsbeslissingen moeten bij het DGVL aankomen als volgt: ten laatste 30 kalenderdagen

- na de kennisgeving van de bestelling bij aannemingsopdrachten;
- vóór het begin van de werkzaamheden bij werken in eigen beheer.

Als die termijn niet wordt nageleefd zal het dossier vergezeld moeten zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging. Die uiterste indieningsdatum geldt niet voor de dossiers betreffende een aanvullende investeringsbeslissing en een beslissing aangaande kleine investeringen, waarvoor de in de punten IV.2 en IV.3 beschreven modaliteiten van toepassing zijn.

De dossiers betreffende investeringsbeslissingen die na het verstrijken van die termijn voor advies worden voorgelegd, behalve de aanvullende investeringsbeslissingen, behalve de dossiers die vergezeld zijn van een behoorlijk gemotiveerde rechtvaardiging, zullen onontvankelijk verklaard worden voor de financiering ten laste van de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen onder het toezicht van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het DGVL bezorgt zijn advies binnen 30 kalenderdagen vanaf de ontvangstdatum van het dossier betreffende de investeringsbeslissing. Als het DG oordeelt dat het dossier onvolledig is of bijkomende uitleg vereist, wordt de voormelde termijn onderbroken vanaf de dag waarop het DGVL de *Maatschappij* daarover schriftelijk heeft ingelicht.

Als de hierboven bedoelde termijn verstreken is zonder dat het DGVL een advies heeft bezorgd of bijkomende informatie heeft gevraagd, wordt ervan uitgegaan dat de investeringsbeslissing een gunstig advies heeft gekregen en dat het DGVL een investeringsnummer toekent.

Na gunstig advies van het DGVL (« groen licht » genoemd) mogen de gedane uitgaven in het raam van de investering in kwestie effectief ten laste van de betrokken begrotingskredieten geboekt worden, binnen de grenzen van het in de beslissing vermelde budget en op voorwaarde dat de beschikbare kredieten het toelaten.

De investeringsbeslissingen betreffende het investeringsbudget voor een bepaald jaar moeten ten laatste vóór 31 december van dat jaar voor advies voorgelegd worden aan het DGVL. Voor aanvullende investeringsbeslissingen gelden de bepalingen van punt IV.2.

IV.1 INHOUD EN VORM VAN DE INVESTERINGSBESLISSINGEN

Ieder dossier van investeringsbeslissing omvat minstens de vier volgen delen:

- (i) het synthesefiche (formulier 408b genoemd);
- (ii) de technische rechtvaardiging;
- (iii) de financiële raming;
- (iv) de uitvoeringsmodaliteiten.

Het synthesefiche, de technische rechtvaardiging (met uitzondering van de bijgevoegde plans) en de financiële raming worden in twee exemplaren bezorgd, waarvan er één naar de *Maatschappij* wordt teruggestuurd na gunstig visum van het DGVL. De andere documenten die bij het dossier van investeringsbeslissing zijn gevoegd, worden in één exemplaar bezorgd.

(i) Het **synthesefiche** (formulier 408b), opgemaakt volgens een eengemaakt model, omvat minstens de volgende gegevens:

- De beschrijving van de investering, met inbegrip van:
 - De exacte titel van de investering;
 - De budgetlijn.
- De vermelding dat het ofwel om een *oorspronkelijke* investeringsbeslissing gaat, ofwel om een *aanvullende* investeringsbeslissing. In het laatste geval moet(en) het/de investeringsnummer(s) van het/de reeds toegekende groen(e) licht(en) vermeld worden.
- De vermelding van de reeds toegekende investeringsnummers (ook “visumnummers” of “groen-lichtnummers” genoemd) in het raam van dezelfde investering (andere dan de eventuele bijkomende werken).
- De diensten van de *Maatschappij* die voor de realisatie instaan, alsook de diensten ten laste van dewelke de uitgaven geboekt zullen worden.
- De programmapost, het nummer van boekhoudkundige fiche, de rubriek, de financieringscode en tevens het nummer van het project waaraan de investering verbonden is (projectnummer).
- De financiële uitsplitsing in: Eigen beheer, Aanneming en Diversen met onderverdelingen, voor de eerste twee, in Studies, Werken, Toezicht en Veiligheid, en voor de Diversen, in Onderaannemers en Andere.
- De gunningswijze van de aannemingsprestaties en de prestaties door onderaannemer.
- Het/de rekeningnummer(s) van de realiserende dienst waar de uitgaven geboekt zullen worden.
- De aanvangsdatum van de werken (maand/jaar) en de geplande duur van de werken.
- De bezorgingsdatum aan het DGVL door de *Maatschappij*.

Die synthesefiche (408b) omvat bovendien een vak voor het visum van het DGVL en het toegekende investeringsnummer.

De format van dat formulier kan gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

(ii) De **technische rechtvaardiging** omvat ten minste de volgende gegevens:

- De analyse van de bestaande toestand en de problematiek ervan;
- De investeringsdoelstelling(en) (beschrijving van de toestand na de interventie);
- De beschrijving van de interventie (activiteiten, te gebruiken middelen, resultaten enz.);
- Voor de investeringswerken, een situatieplan en een algemeen overzicht van de uit te voeren werken;
- De verwijzing naar de interne beslissing met het oog op uitvoering van de investering (een intern controledocument, een document van de Raad van Bestuur, van het Directiecomité enz.). Het document in kwestie moet als bijlage bij de technische rechtvaardiging gevoegd zijn;
- Alle andere nodig geachte documenten om de investering op technisch vlak te rechtvaardigen;
- De personalia van de technisch verantwoordelijke voor de uitvoering (leidend ambtenaar).

Als het projectdossier/collectief dossier waarnaar de investeringsbeslissing verwijst een voldoende gedetailleerde technische rechtvaardiging bevat waarmee die beslissing in het geheel van het project gesitueerd kan worden, volstaat een eenvoudige verwijzing naar die rechtvaardiging in het overeenkomstige dossier.

De technische rechtvaardiging wordt opgemaakt, gedateerd en ondertekend door de ambtenaar die verantwoordelijk is voor de opvolging van de uitvoering (de leidend ambtenaar).

(iii) De **financiële raming**, opgemaakt volgens een eengemaakt model, verstrekt de volgende gegevens (indien relevant).

- De ramingen van de **kosten in eigen beheer**. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de kosten voor prestaties van het personeel, de kosten voor stoffen en de andere kosten.

De kosten voor *prestaties van het personeel* zijn onderverdeeld in: de studiekosten, de personeelskosten voor de uitvoering van de werken in eigen beheer, de kosten voor toezicht die verbonden zijn aan de veiligheidsmaatregelen en de kosten voor toezicht op de uitvoering van de werken in aanneming.

Voor de *stoffen en andere kosten* worden de lijsten en de andere nodige details bijgevoegd.

Alle kosten voor de prestaties in eigen beheer worden berekend op basis van meetstaten.

In de investeringsbeslissingen voor de studiekosten moet de raming vermeld zijn van de kosten voor de investering (werken, aankoop van materieel enz.) waarop de studie betrekking heeft.

- De raming van de **werken door onderaannemer** (prestaties van machines, kranen enz., interventies van derden voor het verplaatsen van uitrustingen van openbaar nut). Er wordt duidelijk vermeld om welke werken door onderaannemer het gaat, en in voorkomend geval moet een meetstaat bijgevoegd worden.
- Het bedrag van de **aanbesteding**, dat wil zeggen het bedrag van de gegunde opdracht waarvan sprake in punt (iv).

Bij de financiële raming wordt ook rekening gehouden met de volgende elementen:

- de **diverse kosten**, zoals de algemene kosten, de kosten voor aanbestedingsprocedures, de opslagkosten en de magazijnkosten voor de stoffen enz.;
- de **onvoorziene kosten**.

In voorkomend geval wordt op de kostenraming een **verdeelsleutel** toegepast. Deze kan de kostenspreiding betreffen over de financieringsbronnen waarvan sprake in het investeringsbudget (cf. II.1), de verschillende (sub)rubrieken of, in uitzonderlijke gevallen, de verschillende diensten van de *Maatschappij*. De toegepaste verdeelsleutel moet altijd met technische gegevens gerechtvaardigd worden.

Alle wijzigingen inzake de uurlonen en de kostenpercentages worden, zodra ze van toepassing zijn, door de *Maatschappij* medegedeeld aan het DGVL. Wijzigingen in de kostenpercentages van 1 % en meer worden gestaafd door boekhoudkundige documenten.

De *Maatschappij* bezorgt de overzichtslijst van de verdeelsleutels voor de HST-projecten om de twee maanden aan het DGVL. Wijzigingen in de verdeelsleutels van 5 % en meer worden gestaafd door middel van technische gegevens of beheersbeslissingen.

Op verzoek van het DGVL moet de *Maatschappij* alle informatie of bijkomende rechtvaardigingen verstrekken inzake de evolutie van de eenheidsprijzen en de prijzen voor het gebruik van het rollend materieel, de speciale voertuigen,

(iv) De **uitvoeringsmodaliteiten** omvatten in voorkomend geval de volgende gegevens.

- Een korte beschrijving van de uitvoeringsmodaliteiten voor de realisatie van de investering, met een verwijzing naar de aanverwante investeringsbeslissingen die ingediend zijn of ingediend zullen worden: studieopdracht, werken in eigen beheer, werken in aanneming + toezicht enz. De eventuele interactie tussen de werken in eigen beheer en de werken in aanneming moet duidelijk opgegeven worden.
- De uitvoeringskalender. Deze vermeldt minstens de aanvangsdatum en de geplande einddatum van de werken in eigen beheer (studie en werken) en/of de contractuele aanvangsdatum en de uitvoeringstermijn van de in aanneming uitgevoerde werken. Een grafische voorstelling van de uitvoeringskalender (bar-chart) wordt bijgevoegd, indien beschikbaar.
- Voor de investeringen verbonden aan een opdracht van aanneming moeten de volgende documenten het dossier van investeringsbeslissing vergezellen:
 - de interne controledocumenten aangaande de keuze van de aanbestedingsprocedure en aangaande de goedkeuring van het bestek;
 - het bestek, alsook een selectie van plans waardoor men zich een goed beeld kan vormen van de plaats en van de aard van de investering;
 - het proces-verbaal van opening van de offertes;
 - het rapport met de vergelijkende analyse van de offertes en het controledocument of het document van interne beslissing dat betrekking heeft op de gunning van de opdracht;
 - de goedgekeurde offerte met het visum van de bevoegde overheid bij de *Maatschappij*.

Met de technische rechtvaardiging, de financiële raming en de gegevens over de uitvoeringsmodaliteiten moet het DGVL kunnen oordelen over de conformiteit van de aanvraag met het geldende investeringsplan/-programma en met onderhavig beheerscontract, alsook over de efficiëntie van de voor realisatie van de investering voorgestelde middelen. Het dossier van de investeringsbeslissing moet het DGVL ook de mogelijkheid bieden, na te gaan of de wetgeving op de openbare aanbestedingen nageleefd werd.

De inhoud en de vorm van de dossiers van investeringsbeslissing kunnen gewijzigd worden door onderling overleg van de drie *Maatschappijen* en het DGVL.

IV.2 AANVULLENDE INVESTERINGSBESLISSINGEN

De *Maatschappij* mag aan het DGVL een dossier van aanvullende investeringsbeslissing bezorgen, voor een interventie waarvoor eerder een « groen licht » werd toegekend, en wel in de volgende gevallen:

- wanneer tijdens de uitvoering van de interventie blijkt dat het toegekende bedrag niet toereikend zal zijn om alle verwachte uitgaven te dekken;
- bij de eindafrekening en bij het beëindigen van de interventie, wanneer blijkt dat het toegewezen budget ontoereikend is om alle gedane en geboekte uitgaven te dekken.

Dossiers van **tussentijdse** aanvullende investeringsbeslissing moeten voorgelegd worden zodra men er zich, op basis van de voortgang van de werken, rekenschap van geeft dat het toegekende bedrag met 15 % of meer overschreden zal worden. In de technische rechtvaardiging van die dossiers van tussentijdse aanvullende investeringsbeslissing worden de oorzaken van de bijkomende uitgaven op gedetailleerde wijze gestaafd en worden de nodige bewijsstukken (bijvoorbeeld de bijvoegsels bij de bestelling) bijgevoegd. Voor grote investeringen kunnen verscheidene aanvullende investeringsbeslissingen nodig zijn.

De dossiers van aanvullende investeringsbeslissing bij de **eindafrekening** worden ten laatste 45 kalenderdagen na het beëindigen van de prestaties in eigen beheer of na de voorlopige oplevering de goedkeuring van de eindafrekening voor de opdracht van aanneming voorgelegd. De oorzaken van de bijkomende uitgaven worden op gedetailleerde wijze gestaafd in de technische rechtvaardiging, en alle bewijsstukken worden bijgevoegd. Voor de werken bij aanbesteding wordt een overzichtslijst van alle bijvoegsels bij de bestelling gevoegd, vergezeld van het interne controledocument (goedkeuring) voor elk bijvoegsel.

Die dossiers van aanvullende investeringsbeslissing worden opgemaakt met verwijzing naar de oorspronkelijke investeringsbeslissing en het toegekende « groen licht ».

IV.3 INVESTERINGSBESLISSINGEN VOOR DE KLEINE INVESTERINGEN

Voor investeringen die op 10.000,00 € of minder geraamd worden en die geen aanvulling vormen op een eerder toegekend « groen licht » of voor een gedeelte van een investering (bijvoorbeeld studiekosten) waarvoor andere dossiers ingediend zullen worden, moet bij voorkeur een dossier van gegroepeerde investeringsbeslissingen opgemaakt worden onder de benaming “Kleine investeringen van allerlei aard”.

Zulke dossiers van investeringsbeslissing, tot beloop van maximaal 140.000,00 € mogen, indien relevant, ingediend worden per subrubriek en per district zodra het jaarlijks investeringsprogramma goedgekeurd is.

IV.4 RAPPORTERING, CONTROLE EN TOEZICHT

De *Maatschappij* licht het DGVL tweemaal per jaar in over de **vorderingen** inzake de uitvoering van het programma van de investeringsbeslissingen (cf. II.2).

Bij die gelegenheid bezorgt de *Maatschappij* aan het DGVL de gegevens betreffende:

- De toegekende « groene lichten » voor de investeringen die om een of andere reden niet uitgevoerd werden, met vermelding van de redenen voor de annulatie.
- De toegekende « groene lichten » voor studies die evenwel niet tot een concrete realisatie hebben geleid, met vermelding van de redenen waarom van de realisatie wordt (werd) afgezien. Aangezien zulke prestaties voor studies volgens de boekhoudkundige regels van de *Maatschappij* niet als een investering beschouwd mogen worden, zullen de desbetreffende groene lichten geannuleerd worden en zullen de uitgaven overgedragen worden ten laste van de eigen middelen van de *Maatschappij*.

De *Maatschappij* bezorgt aan het DGVL ook maandelijks twee **boekhoudkundige lijsten** van de tijdens de vorige maand geboekte uitgaven die betrekking hebben op de investeringen gefinancierd door de begrotingskredieten voor spoorweginvesteringen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Op de eerste lijst staan de investeringen die een « groen licht » hebben gekregen, en op de tweede lijst de investeringsuitgaven waarvoor een dossier van investeringsbeslissing nog ingediend moet worden en/of een « groen licht » nog toegekend moet worden.

Die situatieoverzichten worden volgens een eengemaakt model opgemaakt per boekhoudbureau van de *Maatschappij* en bevatten de volgende gegevens:

Voor de eerste lijst:

- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- het door het DGVL toegekende visumnummer (nummer van groen licht);
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.

Voor de tweede lijst:

- de naam van de leidend ambtenaar;
- de boekingsmaand (in principe de maand waarop de lijst betrekking heeft, maar bij correctieboekingen ook de vorige maanden);
- het nummer van boekhoudfiche;
- de totale geboekte kosten en hun opsplitsing in: personeel, stoffen, aannemingen, andere kosten en algemene kosten of andere die van toepassing zijn.
- het nummer van het krediet waarop de uitgaven geboekt zijn;
- een kolom met het type van afwijking, namelijk: (i) 'K' voor de investeringsbeslissingen met groen licht maar waarvan het bedrag ontoereikend is, (ii) 'G' voor de investeringsbeslissingen die nog niet voorgelegd werden voor visum van het DGVL, (iii) 'A' voor de investeringsbeslissingen die bij het DGVL ingediend maar nog niet goedgekeurd zijn.

De uitgaven die op de tweede lijst voorkomen worden automatisch overgedragen naar de eerste lijst zodra het groen licht is toegekend.

De ambtenaren van het DGVL **controleren** de volgende zaken:

- Dat de dossiers van investeringsbeslissing correct en volledig zijn, dat de beslissing conform is met de geldende investeringsplanning (conformiteit met de investeringsplannen en -programma's en met het projectdossier/collectief dossier) en met het beheerscontract, dat de in te zetten middelen efficiënt zijn en dat de wetgeving op de openbare opdrachten correct werd toegepast. De toekenning van een investeringsnummer getuigt van het feit dat die controle uitgevoerd is. De gegevens over de « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De conformiteit met de geldende investeringsplanning houdt onder meer in dat de budgettaire ramingen van het oorspronkelijke of gewijzigde jaarprogramma voor de investeringsbeslissingen (cf. II.1) nageleefd worden. Op die manier kunnen de budgettaire ramingen nooit overschreden worden voor de niveaus 1, 2 en 3 van het (oorspronkelijke of gewijzigde) jaarprogramma, terwijl de budgettaire ramingen voor de budgetlijnen (niveau 4) overschreden mogen worden met hooguit 15 %, evenwel zonder dat die laatste aanleiding geven tot een overschrijding van de ramingen voor de niveaus 1, 2 en 3.

- Dat de semestriële overzichtslijsten correct en volledig zijn.
- Dat de maandelijks boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen zoals die in de investeringsbeslissingen vermeld zijn. De boekhoudkundige gegevens ten laste van de toegekende « groene lichten » worden in een databank opgeslagen.

De controle dat de maandelijks boekhoudkundige lijsten correct en volledig zijn en dat de boekingen overeenstemmen met de ramingen van de « groene lichten », wordt vooral uitgevoerd ter gelegenheid van **financiële/boekhoudkundige controles** bij de *Maatschappij*. De ambtenaren van het DGVL hebben met dat doel toegang tot alle boekhoudkundige stukken en gegevens die zij nodig achten voor de uitoefening van hun functie.

Die boekhoudkundige controles gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elke boekhoudkundige controle wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren ook een jaarlijks syntheserapport over de boekhoudkundige controles van het voorgaande jaar.

Het DGVL oefent ook controle uit op de uitvoering van de investeringen door middel van **bezoeken op het terrein**.

Die bezoeken worden georganiseerd in overleg met de verantwoordelijke leidend ambtenaar en, in voorkomend geval, met de projectleider. Door die bezoeken kunnen de ambtenaren van het DGVL:

- zich ervan vergewissen dat de uitvoering conform verloopt met de referentiedocumenten, namelijk de « groene lichten », de projectdossiers/collectieve dossiers en de planning op jaar- en meerjarenbasis;
- zich documenteren over eventuele afwijkingen ten opzichte van die referentiedocumenten, daarover te rapporteren en, in voorkomend geval, voorstellen te formuleren om de vastgestelde afwijkingen te verminderen.

De bezoeken op het terrein gebeuren op initiatief van de ambtenaren van het DGVL, al naar de behoeften en volgens een functionele aanpak. Van elk bezoek op het terrein wordt een rapport opgemaakt dat aan de *Maatschappij* bezorgd wordt.

Het DGVL bezorgt aan de *Maatschappij* en aan de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorweginvesteringen behoren ook een jaarlijks syntheserapport over de bezoeken op het terrein tijdens het voorgaande jaar.

V. MIGRATIE VAN HET SYSTEEM "INVESTERINGSBESLISSINGEN (GROENE LICHTEN)" NAAR HET SYSTEEM "PROJECTDOSSIERS / COLLECTIEVE DOSSIERS "

Voorafgaande opmerking : in de tekst die volgt verwijst de afkorting NMBS naar de maatschappij van vóór de reorganisatie op 1 januari 2005.

Bij het ondertekenen van onderhavig beheerscontract zijn de planning, de monitoring, de opvolging en de controle van de spoorweginvesteringen hoofdzakelijk gebaseerd op enkel drie van de vier hiervoor beschreven instrumenten, meer bepaald het meerjarenplan, het jaarlijkse programma en het systeem van de groene lichten (aangevuld door financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken).

Op verzoek van het DGVL heeft de NMBS in 2002 een model van projectfiche opgesteld waarvan de format door het UCMM werd goedgekeurd. De eerste uitgave van fiches, voorgesteld begin 2003, werd grondig geanalyseerd in overleg tussen de NMBS, het DGVL en de Gewesten. Naar aanleiding van die analyse heeft de NMBS beslist de projectaanpak te veralgemenen en alle personen die bij de planning, uitvoering en monitoring van de projecten betrokken zijn, duidelijker te responsabiliseren. Het totaal van de aan de investeringen toegekende budgetten wordt voortaan in investeringsprojecten opgesplitst en voor elk project wordt een projectleider benoemd. Elke projectleider moet ofwel een projectdossier of een collectief dossier opstellen, alsook een projectfiche dat dient voor de externe communicatie (behalve met het DGVL).

Hoewel de twee partijen wel degelijk akkoord gaan om de projectaanpak voorrang te geven op het systeem van de investeringsbeslissingen, zijn ze het erover eens dat de projectaanpak momenteel nog niet voldoende performant is om het systeem in een ander systeem te laten overgaan zonder de kwaliteit van de opvolging van de investeringen in het gedrang te brengen.

Dit migratieplan heeft tot doel de modaliteiten, de criteria en de kalender voor de overdracht van het ene systeem naar het andere op te stellen.

De *Maatschappij* zal tijdens de migratieperiode alles in het werk stellen om de projectaanpak en het werkmiddel 'projectdossier/collectief dossier' te veralgemenen en te perfectioneren. Ze zal de nodige maatregelen treffen om de uitvoering ervan in goede banen te leiden alsook een goede centralisatie en een efficiënte interne controle van de dossiers voordat ze aan

het DGVL worden bezorgd. Ze moet ook instaan voor de continuïteit van de ondersteuning van het Directiecomité bij de projectaanpak.

Het DGVL moet de efficiëntie van het systeem 'projectdossier /collectief dossier' evalueren aan de hand van de volgende criteria:

- de effectieve en volledige dekking van het investeringsbudget door de projecten (correcte verdeling),
- de stabiliteit van de lijst en de naamlijst van de projecten (stabiele verdeling),
- het aantal dossiers ingediend binnen de termijnen t.o.v. het totale aantal in te dienen dossiers,
- het naleven van het opgelegde model,
- de volledigheid van de dossiers,
- de relevantie, de actualiteit en de juistheid van de gegevens (onder andere i.v.m. het budget),
- het gemak om met de projectleider informatie uit te wisselen over zijn project,
- de efficiëntie van de interne controle.

De actualiteit, de juistheid en de volledigheid worden onder andere gemeten door de gegevens van de projectdossiers/collectieve dossiers te toetsen aan die van de dossiers van investeringsbeslissing, alsook bij financiële/boekhoudkundige controles en werfbezoeken. Daartoe zal het systeem van voorafgaand advies van het DGVL over de dossiers investeringsbeslissing van kracht blijven tot de migratie een feit is. De technische rechtvaardigingen in die dossiers kunnen echter stelselmatig vereenvoudigen en vervangen worden door een verwijzing naar het overeenstemmende projectdossier/collectief dossier.

In de maand die volgt op de limietdatums voor het overdragen van de bijgewerkte projectdossiers/collectieve dossiers aan het DGVL, zal deze laatste een vergadering beleggen met de *Maatschappij* om de resultaten van zijn evaluatie mee te delen en te bespreken.

Nadat de migratie volledig voltooid is, zal het jaarlijkse investeringsprogramma niet langer een programma investeringsbeslissingen ('programma groene lichten') bevatten en de rapporten die erop betrekking hebben, moeten niet meer voorgelegd worden. Het rapport van de tussentijdse vordering met betrekking tot het programma van de investeringsuitgaven ('fysiek programma'), waarvan sprake onder punt II.2, is in dit geval ook niet langer vereist.

Een geleidelijke migratie, per opdrachtgever (of uitvoerende dienst, bijvoorbeeld: Tuc Rail, Eurostation, Euroliège, directie Infrastructuur, directie Patrimonium enz.) of per groep van projecten is eveneens toegestaan. In dergelijk geval staan in het programma van de investeringsbeslissingen ('programma van de groene lichten') en in de rapporten die erop betrekking hebben, in een afzonderlijk hoofdstuk, de budgetten en de kostprijs van de (bij de voltooide migratie) betrokken projecten teneinde een globaal overzicht te behouden op het budget en de uitgaven.

Het is de bedoeling, de volledige migratie te bereiken in een periode van drie jaar, te rekenen vanaf de datum van ondertekening van onderhavig beheerscontract. Er zal een evaluatie plaatsvinden vóór het einde van 2005, 2006 en 2007.

DOCUMENT RB 2003/265-1 aangepast
(Als gevolg van document RB 2004/53 van 19 maart 2004)

R.B. 28 november 2003

Stafdienst Strategie en Ontwikkeling

INVESTERINGSPLAN 2004 - 2007

1. Voorgaanden - Plan 2001-2012.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 14 juli 2001 heeft de NMBS een meerjareninvesteringsplan gefinaliseerd dat de periode 2001-2012 bestreekt.

De bestanddelen van dit investeringsplan waren pro memorie de volgende :

Mia €2001	Plan 2001-2012
Capaciteitsbehoud	3,692
Capaciteitsuitbreiding	6,082
waarvan	
- <i>Klassieke uitbreidingen</i>	4,303
- <i>Uitbreiding GEN</i>	1,556
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	0,222
Rollend materieel	3,996
Onthaal reizigers	0,612
Productiemiddelen	0,874
HST	2,477
TOTAAL	17,733 Mia €

Rekening houdend met de op de Ministerraad van 17 oktober 2001 genomen beslissingen, waren de voor de uitvoering van dit investeringsplan noodzakelijke financiële middelen als volgt vastgelegd :

Mia €2001	Financiering
Eigen fondsen	1,745
HST-Fin	1,694
Financiering FOD klassiek	10,084
GEN-fonds	1,612
Europa	0,085
Totaal financiering	15,220
Te financieren saldo	2,513
ALGEMEEN TOTAAL	17,733

De nauwkeurige beschrijving van de investeringsprojecten waaruit dit plan bestond, is opgenomen in het document RB 2002/95 van 29 maart 2002.

2.

Samenwerkingsakkoord

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS is opgenomen in het genoemd document RB 2002/95.

Dit samenwerkingsakkoord, samengevat :

1. Bekrachtigt de tussen de Federale Staat en de Gewesten bereikte akkoorden i.v.m. de aard van de investeringsprojecten en i.v.m. de regionale verdeling van de lokaliseerbare investeringen, waarbij bepaalde projecten en/of deelprojecten buiten de verdeelsleutel vallen, rekening houdend met hun specificiteit : project van nationaal belang (diabolo), transregionale projecten (L. 161 en 124) en transnationale en internationale projecten (L. 162).
Voor meer details verwijzen we naar de bijlage bij het samenwerkingsakkoord.
2. Voorziet in de oprichting van een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), dat onder meer belast is met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan.
3. Voorziet in wederzijdse verbintenissen tussen de 3 Gewesten wat betreft de te doorlopen procedures voor het bekomen van de vereiste vergunningen met het oog op de uitvoering van bepaalde investeringsprojecten.
4. Voorziet in mechanismen van pre- en cofinanciering van sommige investeringsprojecten door de Gewesten.

3. Aanpassing van het plan 2001-2012

Rekening houdend met de door de overheid voorziene financiële middelen, impliceert de verwezenlijking van het oorspronkelijk voorgesteld plan 2001-2012 een NMBS-bijdrage van ongeveer 4,2 miljard € (eigen fondsen + te financieren saldo), d.i. gemiddeld 350 miljoen €/jaar, wat onmogelijk is gezien de financiële toestand van de Maatschappij.

Om die reden heeft de NMBS een aanpassing van dit plan voorgesteld, aanpassing met zowel een herevaluatie van de oorspronkelijke behoeften, rekening houdend met de financiële beperkingen, als een actualisering van deze behoeften in functie van de oriëntaties van het ondernemingsplan.

4. Plan 2004-2007

Ingevolge de vraag van de Voogdijoverheid is de NMBS overgegaan tot de aanpassing van het oorspronkelijk plan 2001-2012 voor de periode 2004-2007.

Voor de uitwerking van dit plan werd door de NMBS de volgende logica gevolgd :

- vaststelling van de rechtstreeks aan de uitvoering van het ondernemingsplan verbonden investeringen :
 - *HST-investeringen (voltooiing eind 2006)*
 - *investeringen in rollend materieel : M6-rijtuigen voor binnenlands verkeer
Locomotieven voor B-Cargo
HST-stellen*
 - *rationaliseringsinvesteringen (seinhuizen, werkplaatsen)*
 - *investeringen voor veiligheid (ETCS, GSMR)*

- vaststelling van de capaciteitsbehouds- en moderniseringsinvesteringen :
 - *capaciteitsbehoud*
 - *onthaal reizigers*
 - *productiemiddelen (informatica, werkplaatsen, enz.)*

- programmatie van de GEN-investeringen rekening houdend met de verwachte evolutie van de procedures en met de vooruitzichten inzake fasering van de werken

- deductie van de beschikbare enveloppe voor de capaciteitsuitbreidingen, rekening houdend met de beschikbare FOD-kredieten en met naleving van de sleutel 60/40 (met uitzondering van de gedelocaliseerde investeringen).

- beperking van de investeringen op eigen fondsen, rekening houdend met de financiële toestand van de Maatschappij

5. Prefinanciering

Rekening houdend met de beschikbare financiële middelen voor deze periode 2004-2007, is gebleken dat de beschikbare enveloppe voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen niet toeliet de in het oorspronkelijk plan 2001-2012 voorziene grote projecten te starten vóór 2007, waaronder onder meer

- de investeringen in de havenzones van Zeebrugge en Antwerpen
- de investeringen voor de modernisering van de grote reizigersassen
- de investeringen m.b.t. de nieuwe infrastructuren in Wallonië

Het is op basis van deze vaststelling dat er tussen de Federale Regering en de Gewestregeringen een akkoord werd bereikt dat voor de Gewesten in de mogelijkheid voorziet om een aantal projecten te prefinancieren, rekening houdend met de prioriteiten die door deze Gewesten werden gesteld.

Luidens dit akkoord zouden de geprefinancierde projecten betrekking hebben op :

- de diablo;
- de Liefkenshoektunnel;
- de spoorweginstallaties te Zeebrugge;
- Waalse projecten (onder meer lijn 130 en Brussel-Luxemburg);
- projecten te Brussel.

De door het Overlegcomité Federale Staat/Gewesten goedgekeurde notificatie bevindt zich in bijlage 10.

6. Algemene voorstelling van het plan 2004-2007

Wat de financieringsbronnen betreft, werden voor de uitwerking van dit plan de volgende hypothesen in aanmerking genomen :

- Kredieten FOD : geraamd in het raam van het voorziene mechanisme (+ 1 % en + 25 miljoen €/jaar)
- GEN-fonds : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- HST-Fin : vrijgemaakt in functie van de fysieke programmatie van de werken
- Eigen fondsen : tot het minimum beperkt, rekening houdend met de financiële toestand van de NMBS

De onderstaande tabel geeft een synthese van de verschillende bestanddelen van het plan 2004-2007 en een eerste vergelijking met wat voor dezelfde periode in het oorspronkelijk plan voorzien was.

Mio €2004	2004-2007 plan 2001-2012	2004-2007 nieuw
Capaciteitsbehoud	1.367	1.206
Capaciteitsuitbreiding waarvan	2.033	1.315
- <i>Klassieke uitbreidingen (zonder prefinanciering)</i>	1.236	703
- <i>Uitbreiding GEN</i>	707	612
- <i>Marge voor bijkomende uitbreidingen</i>	90	0
Rollend materieel	1.694	944
Onthaal reizigers	206	379
Productiemiddelen	319	573
HST	1.009	1.324
Optionele enveloppe 2004 (1)		50
TOTAAL Budget	6.627	5.792
Prefinanciering	0	624
TOTAAL Fysiek (budget + prefinanciering – terugbetaling)	6.627	6.289

- (1) Bij gebrek aan garantie voor de storting van de voor 2004 voorziene FPM-bijdrage (50 miljoen €) werd er beslist een overeenkomstige optionele enveloppe te behouden, die voor 35 miljoen € uit een reserve voor 2005 bestaat en voor 15 miljoen € uit fysieke projecten die gedetailleerd zijn weergegeven in het ontwerp van budget voor 2004.

De financieringsmiddelen om dit budget van 5 792 Mio € te dekken, zijn als volgt verdeeld.

- FOD : 3 513 Mio €
- GEN : 716 Mio €
- Eigen fondsen : 565 Mio €
- HST-Fin : 998 Mio €

In eerste analyse kan de volgende commentaar geformuleerd worden :

- Zonder prefinanciering ligt het globaal bedrag 2004-2007 13 % lager dan voorzien in het oorspronkelijk plan 2001-2012. Dit percentage wordt 5 % als er rekening gehouden wordt met de prefinanciering.
- Voor het capaciteitsbehoud is er een vermindering met 12 %.
- Er is een gevoelige vermindering op het vlak van het rollend materieel : - 44 %.
- De verhogingen bedragen ongeveer 80 % voor het onthaal van de reizigers en de productiemiddelen en zijn onder meer te wijten aan de in het raam van het ondernemingsplan weerhouden oriëntaties.
- De verhoging voor het HST-project bedraagt ongeveer 30 %; ze is hoofdzakelijk te wijten aan een vertraging bij de uitvoering van de door HST-Fin gefinancierde werken (grensbaanvakken naar Duitsland en Nederland).

Deze verschillende rubrieken worden gedetailleerder besproken in de hierna volgende paragrafen, op basis van de volgende bijlagen :

- bijlage 1 : Algemene tabel 2004-2007 en vergelijking met 2001-2012
- bijlage 2 : Capaciteitsbehoud
- bijlage 3 : Onthaal reizigers
- bijlage 4 : Klassieke capaciteitsuitbreidingen
- bijlage 5 : GEN
- bijlage 6 : Rollend materieel
- bijlage 7 : Productiemiddelen
- bijlage 8 : HST
- bijlage 9 : Regionale verdeling

7. Gedetailleerde analyse van het plan 2004-2007.

7.1. Capaciteitsbehoud – Bijlage 2.

- a) De investeringen voor capaciteitsbehoud betreffen de volgende projecten :
- spoorwerken
 - kunstwerken
 - elektrische installaties hoog- en laagspanning
 - overwegen
 - seininrichting (onder meer concentratie seinhuizen)
 - veiligheids- en telefonie-installaties
 - ETCS
 - projecten i.v.m. de HST (3^{de} en 5^{de} kolom)
- b) De investeringen voor capaciteitsbehoud bedragen globaal 1,2 miljard € voor de periode 2004-2007, wat gemiddeld 300 miljoen €/jaar vertegenwoordigt. Dit budget betekent
- een vermindering met ± 12 % t.o.v. het plan 2001-2012
 - een verhoging met ± 10 % t.o.v. het oorspronkelijk budget 2003
 - een verhoging met ± 5 % t.o.v. de amendering van het budget 2003
- c) Deze vermindering t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 vooropgesteld was, heeft geen invloed op de veiligheidsinstallaties en past in het kader van de in het ondernemingsplan weerhouden doelstellingen inzake optimalisering van het onderhoudsbeleid :
- versterkte deskundigheid
 - aanpassing van het onderhouds- en vernieuwingsbeleid aan de werkelijke belastingen
 - toepassing van de nieuwe technologieën
 - verbetering van de werktuigen
- d) Deze jaarlijkse gemiddelde enveloppe van 300 miljoen € kan als volgt uitgesplitst worden :
- ± 30 % voor de spoorwerken
 - ± 20 % voor de seininrichting (concentratie seinhuizen)
 - ± 10 % voor de kunstwerken
 - ± 15 % voor de overwegen, de telefonie en de veiligheidsinstallaties
 - ± 10 % voor de werken in samenhang met de HST
 - ± 10 % voor de hoog- en laagspanningsinstallaties
 - ± 5 % voor de ontwikkeling van het ETCS

7.2.

Onthaal reizigers – Bijlage 3.

- a) Het globaal bedrag voor de periode 2004-2007 beloopt 373 miljoen €, wat een stijging met 167 miljoen € of + 81 % betekent t.o.v. het oorspronkelijk plan 2001-2012.
- b) Deze enveloppe is als volgt onderverdeeld :
- 261 miljoen € voor de “grote projecten”, d.i. + 80 miljoen € of + 44 %
 - 112 miljoen € voor de andere projecten, d.i. + 86 miljoen € of + 344 %

Het begrip “grote projecten” wordt in ruime zin opgevat : het gaat in werkelijkheid om duidelijk geïdentificeerde projecten voor de belangrijke stations.

Het begrip “andere projecten” betreft investeringen voor de verhoging van perrons, diverse renovaties, de parkings, enz.

- c) Verder is er in 2004 een enveloppe van 5,8 miljoen € voorzien om werken uit te voeren teneinde aan de spoorwegoperator Reizigers een eigen identiteit te geven. Het probleem van de budgetten die voor deze specifieke enveloppe moeten voorzien worden in 2005, 2006 en 2007, zal moeten behandeld worden bij de besprekingen over de invoering van de nieuwe structuren en de verdeling van de verantwoordelijkheden inzake investeringen.
- d) Twee projecten maken het voorwerp uit van een prefinanciering vanaf 2005 : die van de stations Bergen en Charleroi.

Commentaar

De verhoging van de budgetten voor het onthaal van de reizigers kadert in de globale logica van het ondernemingsplan.

Het ondernemingsplan van de NMBS is er immers op gericht aan de klanten een degelijke dienstverlening te bieden, gebaseerd op frequentie, comfort, snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Het onthaal in de stations – ontmoetingspunt tussen de NMBS en haar klanten – is een essentieel bestanddeel van deze degelijke dienstverlening. De NMBS is dus begonnen aan een belangrijk programma voor renovatie en modernisering van de stations, dat ze wil uitbreiden ter gelegenheid van de uitvoering van haar ondernemingsplan.

Enkele cijfers geven een algemeen overzicht van de toestand van de stations en van hun belang voor het spoorwegverkeer :

- 33 % dateren van vóór 1900
- 15 % werden gebouwd tussen 1900 en 1920
- 11 % tussen 1920 en 1940
- 28 % tussen 1940 en 1980
- slechts 13 % van de stations zijn minder dan 20 jaar oud.

Wat het verkeer betreft verzekeren op de 260 stations in dienst de 80 belangrijkste 80 % van het verkeer; de 15 belangrijkste alleen staan in voor 50 % van het verkeer.

Het is op basis van deze 2 essentiële parameters dat de NMBS voorstelt de beschikbare middelen voor de modernisering van het onthaal van de klanten in de stations en in de intermodale perimeter ervan te verdelen zoals hierboven gepreciseerd.

7.3.

Klassieke capaciteitsuitbreiding – Bijlage 4.

- Het budget voor de klassieke capaciteitsuitbreidingen in de periode 2004-2007 bedraagt 704 miljoen €, d.i. bij benadering de helft van wat oorspronkelijk voor deze periode in het plan 2001-2012 was voorzien, nl. 1 326 miljoen €.
- Rekening houdend met de in het plan 2001-2012 voorziene financiële middelen, blijkt dat pas tegen 2015-2016 **alle** in het raam van dit plan vooropgestelde capaciteitsuitbreidingsprojecten zouden kunnen uitgevoerd worden.
- Prefinanciering

Rekening houdend met deze elementen, heeft de Federale Regering een akkoord met de Gewesten gesloten om de prefinanciering door deze Gewesten van de capaciteitsuitbreidingsprojecten die ze prioritair achten, mogelijk te maken. De projecten die momenteel het voorwerp van een prefinanciering zouden kunnen uitmaken, zijn de volgende :

- De Liefkenshoektunnel
- De diablo
- De installaties van de haven van Zeebrugge
- Lijn 130 tussen Namen en Charleroi
- Lijn 161/162 tussen Brussel en Luxemburg

De prefinanciering van deze projecten wordt pas overwogen vanaf 2005¹.

- Rekening houdend met deze prefinanciering belooft het fysiek programma van de capaciteitsuitbreidingsinvesteringen 1 172 miljoen € :

budget	704 miljoen €
+ prefinanciering	588 miljoen €
- terugbetaling	120 miljoen €

	1 172 miljoen €

- Samengevat kunnen al deze capaciteitsuitbreidingsprojecten in de volgende 3 categorieën onderverdeeld worden :

➤

¹ De volgende bijkomende projecten zullen eveneens het voorwerp uitmaken van prefinanciering :

- spoorwegaansluiting van de voorhaven van Brussel : te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het verkeerspotentieel ;
- nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail – aansluiting Gosselies – Waalse dwarslijn : te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie.

De NMBS moet onderzoeken in welke mate deze investeringen verenigbaar zijn met het project EuroCap-Rail, project waarvan ze de haalbaarheid op technisch en financieel vlak bestudeert.

In ieder geval zullen, indien het project EuroCap-Rail weerhouden wordt, bepaalde projecten binnen de enveloppe in het Waals Gewest moeten gherdefinieerd worden.

- Impact van de prefinanciering na 2007

De prefinanciering maakt het mogelijk de uitvoering van de overeenkomstige projecten te versnellen, maar blijft uiteraard niet zonder gevolgen op de marges die beschikbaar zullen zijn om na 2007 andere projecten te realiseren.

Deze impact zal afhangen van de modaliteiten voor de terugbetaling van de kapitaalannuïteiten, die nog met de gewestelijke overheden moeten besproken worden, maar de onderstaande tabel kan al een idee geven van de sommen die zullen moeten terugbetaald worden.

	2004-2007	Voorbij 2007
Prefinanciering	588 miljoen €	705
Terugbetaling van de kapitaalannuïteiten	120 miljoen €	1.173

In ieder geval zal de NMBS zich pas tot de uitvoering van de met deze geprefinancierde projecten overeenstemmende werken verbinden wanneer er met de Gewesten vaste akkoorden zullen bestaan over deze prefinanciering en de uitvoeringsmodaliteiten ervan.

7.4.

GEN – Bijlage 5.

De voor de verschillende lijnstukken van het GEN-project voorziene budgetten zijn gedetailleerd weergegeven in bijlage 4.

- Wat de geplande capaciteitsuitbreidingen tussen Brussel en Ottignies, Brussel en Nijvel en Brussel en Denderleeuw betreft, werden de nodige vergunningsaanvragen door de NMBS ingediend binnen de termijnen die zijn voorzien in het samenwerkingsakkoord m.b.t. het plan 2001-2012.

De procedures lopen nog steeds en de bouwvergunningen zouden moeten afgeleverd worden in het 2^{de} semester 2004, opdat de werken begin 2005 zouden kunnen starten.

- Wat het lijnstuk Watermaal-Schuman-Josaphat betreft, zouden de eerste werken m.b.t. het bovengronds baanvak begin 2004 kunnen aangevat worden. Voor de tunnel Schuman-Josaphat daarentegen werd er beroep ingesteld na de aflevering van de vergunning en zullen de werken niet vóór 2005 kunnen starten. Naar schatting zal het project een vertraging van ongeveer 2 jaar oplopen, onder meer ingevolge de evolutie van de procedures.
- De afwerking van de bocht van Nossegem is gepland tegen eind 2005.

7.5.

Rollend materieel – Bijlage 6.

Er werd een bedrag van 944 miljoen € gebudgetteerd voor de aankoop en de modernisering van het rollend materieel; de details zijn opgenomen in bijlage 5.

Samengevat werden de volgende oriëntaties in aanmerking genomen :

- 141 miljoen € voor de aankoop van **8 stellingen 220 km/uur** tussen 2004 en 2007, voor de verbindingen :
 - * Brussel-Antwerpen-Breda
 - * Brussel-Amsterdam
- 123 miljoen € voor de aankoop van **110 bijkomende M6-rijtuigen** van 2004 tot 2006
- 145 miljoen € voor de aankoop van een eerste schijf van **40 elektrische meerspanningslocomotieven** in 2005 en 2006, voor de behoeften van B-Cargo
- 103 miljoen € voor het begin van de levering van het **GEN-materieel**.

Er loopt momenteel een marktraadplegingsprocedure in het vooruitzicht van de aankoop van het equivalent van 14 400 plaatsen voor een globaal bedrag van \pm 300 miljoen €. De effectieve bestelling van het materieel zal evenwel moeten bekeken worden in het raam van de met de overheid te voeren discussies i.v.m. de dekking van het exploitatietekort.

- 97 miljoen € voor de **renovatie** (zonder airconditioning) van de motorstellen 66/79 en break en van de M4-rijtuigen
- Diverse uitrustingen (waaronder ETCS en GSM-R) en verbouwingen.

Het tussen 2004 en 2007 geprogrammeerd bedrag vertegenwoordigt een vermindering met 750 miljoen € t.o.v. wat oorspronkelijk in het plan 2001-2012 was voorzien.

Dit verschil is hoofdzakelijk te wijten aan :

- het uitstel van de aankoop van vierledige motorstellen vanaf 2004 (184 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van het GEN-materieel (127 miljoen €)
- het niet aankopen van internationale rijtuigen (113 miljoen €)
- het uitstel van de aankoop van HST-stellen 300 km/uur (113 miljoen €)
- de vertraging bij de aankoop van locomotieven (70 miljoen €)
- het niet aankopen van de bijkomende motorwagens (80 miljoen €)
- de vermindering van de voor de renovaties voorziene budgetten (50 miljoen €)

7.6.

Productiemiddelen – Bijlage 7.

In de rubriek “productiemiddelen” zijn hoofdzakelijk de volgende posten opgenomen :

- de dienstgebouwen (onder meer werkplaatsen infrastructuur en LCI's)
- de uitrustingen (onder meer werktuigen van de baan)
- de onderhoudswerkplaatsen voor het rollend materieel
- de informatica

Globaal bedraagt het budget 573 miljoen €, wat een stijging met 319 miljoen € betekent t.o.v. wat in het plan 2001-2012 was vooropgesteld. Deze verhoging is te wijten aan de volgende factoren :

- Informatica : heractualisering van de behoeften en integratie in het budget van investeringen die vroeger gedebudgetteerd waren
- Dienstgebouwen : versnelling van de bouw van de LCI's in het raam van het ondernemingsplan
- Onderhoudswerkplaatsen voor het materieel : heractualisering van de behoeften en start van de bouw van 2 nieuwe werkplaatsen in het raam van het ondernemingsplan

7.7.

HST - Bijlage 8.

De details van de lijnstuk per lijnstuk voor de HST geplande infrastructuurinvesteringen zijn opgenomen in bijlage 7.

Het gaat om de investeringen ten laste van HST-Fin (zuiver HST) en van de FOD (HST gemengd).

Het is de bedoeling het HST-project van grens tot grens te voltooien tegen eind 2006 (midden 2007 voor het lijnstuk tussen Luik en de Duitse grens).

7.8.

Regionale verdeling – Bijlage 9.

Het in het raam van het plan 2001-2012 gesloten samenwerkingsakkoord bepaalt het volgende :

“Het basisprincipe wil dat de financiering van de investeringen, buiten de investeringen die worden uitgevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, investeringen in rollend materieel en bijzondere projecten waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is, gebeurt volgens de 60/40-verdeelsleutel voor elk burgerlijk jaar tussen 2001 en 2012.

In punten 3, 4 en 5 hieronder worden de specifieke projecten beschreven waarop geen enkele verdeelsleutel van toepassing is.

3. Projecten van nationaal belang

De infrastructuurwerken betreffende de toegang tot de luchthaven van Brussel-Nationaal (10 miljard) worden buiten het Vlaamse aandeel gehouden.

4. Transregionale projecten

De lijnen 161 en 124 op het Vlaams grondgebied en de moderniseringswerken op deze lijnen op het Vlaams grondgebied (8,2 miljard) worden uit het Vlaamse aandeel gehouden.

5. Transnationale en internationale projecten

De modernisering van de lijn naar Luxemburg wordt voor een bedrag van 6,6 miljard uit het Waalse aandeel gehouden.”

Bijlage 9 bevat de details van de regionale verdeling van de rubrieken betreffende de klassieke infrastructuren, het GEN en de HST.

BIJLAGE 1

ALGEMENE TABEL 2004-2007
VERGELIJKING MET 2001-2012

BIJLAGE 2

CAPACITEITSBEHOUD

BIJLAGE 3

ONTHAAL REIZIGERS

BIJLAGE 4

<p>KLASSIEKE CAPACITEITSUITBREIDINGEN</p>
--

BIJLAGE 5

GEN

BIJLAGE 6

ROLLEND MATERIEEL

BIJLAGE 7

PRODUCTIEMIDDELEN

BIJLAGE 8

HST

BIJLAGE 9

REGIONALE VERDELING

BIJLAGE 10

PLAN 2004-2007

OVERLEGCOMITE
FEDERALE STAAT/GEWESTEN

Overleg met de Gemeenschappen en de Gewesten

IV. De Spoorwegen

8. De NMBS

Het Overlegcomité keurt de tabellen goed die de prioriteiten van elk Gewest verzoenen met de operationele haalbaarheid en de financiële mogelijkheden van de NMBS. Na akkoord van de NMBS en de Federale Overheid, hebben de Gewesten het recht, naar gelang van hun prioriteiten, de identificatie van de projecten die een prefinanciering krijgen en het bedrag van de annuïteiten te herzien voor de terugbetaling in kapitaal verzekerd door de Federale Overheid. Hiertoe dienen twee limieten gerespecteerd te worden : enerzijds de investeringsdotatie bepaald door het beheerscontract en, anderzijds, de sleutel 60/40.

Het mechanisme van de prefinanciering in het kader van het samenwerkingsakkoord moet uitgevoerd worden, met dien verstande dat, indien beroep wordt gedaan op derden buiten de perimeter « overheid », deze de nodige leningen zullen aangaan.

Het samenwerkingsakkoord zal worden aangevuld met een bepaling dat, in geval van prefinanciering via niet-federale vehikels, de NMBS haar financiële verplichtingen zal nakomen en dat telkens duidelijk zal gestipuleerd worden dat de eigendom in fine terugkeert naar de NMBS of het filiaal van de NMBS dat de infrastructuur beheert.

De geprefinancierde projecten betreffen de Diabolo, de Liefkenshoektunnel, de spoorweginstallaties van Zeebrugge, de enveloppe van Waalse projecten en de Brusselse prefinanciering. Het eerste project zal verzekerd worden door een financieel vehikel dat toelaat de schuldenlast te laten wegen op een derde, andere dan de Staat. Het tweede en derde project zullen geprefinancierd worden op het niveau van de Vlaamse enveloppe.

De Waalse Regering wenst een prefinanciering aan volgende projecten te verlenen :

- de verbetering van de as Brussel-Luxemburg in het kader van het projet Eurocap Rail;
- de modernisering van de lijn 130 tussen Namen en Charleroi;
- haalbaarheidsstudies en de eerste tranches van realisaties van een nieuwe Waalse as, met als eerste aandachtspunt de aansluiting van Gosselies op het huidige spoorwegnet naar Charleroi, enerzijds, en Brussel, anderzijds;
- het beleid inzake het onthaal van de reizigers;
- de investeringen verbonden aan de ontwikkeling van het goederenverkeer.

Het Brussels Gewest zal de techniek van prefinanciering gebruiken voor de aansluiting van de containerterminals in Brussel.

- Wat het GEN betreft, bevestigt de Federale Overheid haar verbintenis alles in het werk te stellen om de middelen binnen het begrotingsfonds vrij te maken naar gelang van de reële vooruitgang van de werken. Het samenwerkingsakkoord zal worden uitgevoerd volgens de tabel in bijlage. De techniek van prefinanciering zal gebruikt worden voor “te lokaliseren” projecten. Wat het rollend materiaal betreft, wordt een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de leden van het Overlegcomité, belast om, enerzijds, de voldoende kwantiteit en kwaliteit, te bestellen door de NMBS om aan de operationele behoeften van het GEN te voldoen, te bepalen en, anderzijds, de manier te bepalen waarop het exploitatietekort zal worden gedekt.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, zullen de overeenstemmende middelen op prioritaire wijze worden gebruikt om andere GEN-projecten te versnellen.
- In het geval waarin bepaalde GEN-projecten een achterstand oplopen als gevolg van vergunningen of technische problemen die aan de projecten verbonden zijn, binnen het deel toegewezen aan het Brussels Gewest, zullen de werken Brussel-Zuid – Schaarbeek in dezelfde mate worden versneld.

Synthese per rubriek

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Totaal	
	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007	2001 - 2012	2004 - 2007
Capaciteitsbehoud	356	307,4	327	307,4	334	287,3	349	304,3	1 367	1 206
Onthaal	58	86,3	49,5	99,9	49,3	106,5	49,1	86,1	206	379
Klassieke uitbreidingen	171	106,3	228	124,2	363	212,6	564	260,2	1 326	703
GEN infra	109,8	72,6	137,4	120,5	197,1	198,3	262,7	221,1	707,0	612
Rollend materieel	349	224,2	385	253,8	533	269,4	427	196,5	1 694	944
Treinen	308	210,0	349	238,2	492	247,0	386	173,0	1 536	868
Wagens	41	14,2	36	15,3	41	22,4	41	23,5	159	75
Productiemiddelen en dienstgebouwen	26	34,5	20	43,2	17	35,7	17	52,1	81	166
Dienstgebouwen	11	18,0	7	26,7	5	19,2	5	35,6	28	99
Herstructurering, uitrustingen	15	16,5	13	16,5	12	16,5	12	16,5	52	66
Werkplaatsen materieel	48	27,1	26	38,9	16	38,8	15	81,2	104	186
Diversen	50	58,6	38	54,3	23	54,4	23	54,5	134	222
Informatica	27	48,0	22	43,9	16	43,9	13	43,9	77	180
FM	2	3,9	2	3,1	2	3,1	2	3,1	9	13
Diversen	21	6,6	14	7,3	5	7,4	8	7,5	48	29
HST	559	557,4	332	447,1	108	255,9	10	63,6	1 009	1 324
FOD	153	133,5	83	103,4	16	52,4	2	18,2	254	308
FIN	398	416,4	250	336,9	91	199,5	7	44,5	747	997
EF	8	7,4	5	6,7	2	4,0	0	0,9	15	19
Optionele enveloppe		50,2								50
reserve		34,7								35
fysieke projecten		15,5								15
Totaal (met terugbetaling prefin)	1 726	1 525	1 544	1 489	1 640	1 459	1 717	1 320	6 627	5 792
Prefinanciering				89,9		244,5		289,9		624
Totaal budget (met terugbetaling prefin)	1 726	1 525	1 544	1 489	1 640	1 459	1 717	1 320	6 627	5 792
Totaal fysiek (zonder terugbetaling prefin)	1 726	1 525	1 544	1 578	1 640	1 650	1 717	1 537	6 627	6 289

Financieringsbronnen van het budget

FOD		885		841		877		910		3 513
FIN		416		337		200		45		997
GEN		73		145		222		276		716
EF		150		166		160		89		565

Rubriek Capaciteitsbehoud

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Behoud (FOD + EF)	307	307	287	304	1 206
I-1 Investerings van algemeen belang	22	20	18	20	80
I-2 Modernisering knooppunten	51	48	27	28	153
I-3 Modernisering grote assen	121	128	137	134	520
I-4 Complementaire assen	34	31	27	41	133
I-5 Bijsporen	4	4	4	4	15
I-6 Infrastructuur goederen	18	18	17	20	72
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34	136
I-8 Overwegen	11	10	10	10	42
I-9 Veiligheidsinstallaties	13	15	12	13	53

	2004	2005	2006	2007
N	249	242	233	241
I-1 Investerings van algemeen belang	10	9	7	9
I-2 Modernisering knooppunten	23	23	20	21
I-3 Modernisering grote assen	106	105	105	105
I-4 Complementaire assen	34	30	26	31
I-5 Bijsporen	4	4	4	4
I-6 Infrastructuur goederen	17	18	17	18
I-7 Kunstwerken	35	34	34	34
I-8 Overwegen	11	10	10	10
I-9 Veiligheidsinstallaties	9	9	9	9

	2	5	24	37
ETCS				
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten		2	1	
I-3 Modernisering grote assen		2	23	26
I-4 Complementaire assen				9
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				2
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	1		

	15	17	16	17
TELECOM				
I-1 Investerings van algemeen belang	12	11	11	11
I-2 Modernisering knooppunten	1	1	1	1
I-3 Modernisering grote assen	0	0	0	0
I-4 Complementaire assen	0	1	1	1
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen	0			
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties	2	4	3	4

	42	42	14	9
3/5 kol				
I-1 Investerings van algemeen belang				
I-2 Modernisering knooppunten (P2/4/6/8)	27	22	5	6
I-3 Modernisering grote assen	15	20	9	3
I-4 Complementaire assen				
I-5 Bijsporen				
I-6 Infrastructuur goederen				
I-7 Kunstwerken				
I-8 Overwegen				
I-9 Veiligheidsinstallaties				

Rubriek Onthaal

[mio €'04]

Legende : plan 2004 - 2007
plan 2001 - 2012

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
Onthaal (zonder prefin)	86	100	106	86	379	488
	58	50	49	49	206	235
Grote projecten	58,0	72,0	81,1	50,2	261,4	206
	53,3	42,5	43,1	41,9	180,9	93
BRUSSEL-ZUID	1,6	2,9			4,5	34
	4,1	4,1	4,1	5,5	17,8	21
BRUSSEL-CENTRAAL	1,1	4,4	7,0	7,0	19,5	
	3,9	4,3	1,9		10,1	
BRUSSEL-NOORD	1,2	2,6	6,9	2,7	13,5	32
	2,7	2,7	3,0	0,7	9,2	11
BRUSSEL-SCHUMAN						
	0,5	0,6			1,0	
BRUSSEL-LUXEMBURG	3,0	3,6	3,6	1,0	11,2	
ETTERBEEK			0,1	0,1	0,2	6
						5
HALLE	0,2	1,0			1,2	
	0,4				0,4	
ANTWERPEN-CENTRAAL	10,0	13,1	11,0	0,2	34,4	
	9,1	4,9			14,0	
ANTWERPEN-BERCHEM	0,7			0,5	1,2	3
		0,5	0,7	1,4	2,7	2
LEUVEN	6,8	10,7	10,7		28,2	
	5,6	1,4			6,9	
MECHELEN				1,3	1,3	3
			2,5	2,5	4,9	9
MOL	0,7	0,9	2,1	0,4	4,1	
		0,4	2,2	0,4	3,0	
VILVOORDE				2,5	2,5	6
BRUGGE	0,1	3,1	4,1	4,6	11,9	25
	5,5	5,5	6,9	5,5	23,3	7
GENT-ST-PIETERS	0,3	8,2	6,6	6,6	21,7	27
	2,7	2,7	4,1	6,8	16,4	23
HASSELT		1,3	1,3	1,3	4,0	3
AALST						1
BLANKENBERGE	0,0	0,3	0,3	0,3	0,8	0
DENDERLEEUV						3
DENDERMONDE						
	0,3	0,3	1,4	2,6	4,5	1
KORTRIJK				0,4	0,4	12
	2,7	2,7	2,7	3,3	11,5	
LOKEREN						3
	0,2	0,2			0,3	
OOSTENDE				0,9	0,9	
oudenaarde						1
oudenaarde						1
	0,8			0,8	1,6	1
SINT-NIKLAAS	3,1				3,1	3
	0,3	0,5	0,3		1,1	
ZOTTEGEM				0,1	0,1	1
						1
ANDENNE						2
	0,6	0,3			0,9	
AARLEN						1
	0,1				0,1	
GEMBLOERS				0,8	0,8	5
	1,9	0,3			2,1	
LUIK-GUILLEMINS	19,0	17,4	23,5	11,3	71,1	
	8,2	9,6	10,4	10,4	38,6	7
LIBRAMONT						2
LUIK-PALEIZEN		0,4	1,6	2,6	4,6	
NAMEN	2,2	1,7	0,4		4,3	
CHARLEROI-SUD	4,9	Prefinanciering			4,9	
	1,5	0,3	0,4		0,7	0
LA LOUVIERE-CENTRE		0,3	0,3	0,3	0,9	
LUTTRE				0,3	0,3	1
				0,4	0,4	
BERGEN	3,0	Prefinanciering			3,0	
	1,4	0,5	0,0	0,0	0,5	0
MOESKROEN			0,9	0,5	1,5	2
ZINNIK						2
		0,8	0,2	0,2	1,2	1
DOORNIK				0,3	0,3	6
	0,9		1,3	0,8	3,0	1
terugbetaling prefin Bergen		0,2	1,0	2,4	3,6	17
terugbetaling prefin Charleroi		0,1	0,6	2,4	3,1	13
Andere projecten	22,5	27,8	25,3	35,9	111,5	281
	4,7	7,0	6,2	7,2	25,1	141
Verhoging perrons	1,6	4,5	4,5	6,7	17,2	51
Schuilhuisjes, OD, verlichting	2,3	1,5	1,5	2,1	7,5	16
Renovatie FM	1,8	4,0	4,0	4,0	13,7	30
Diverse renovaties	5,5	5,3	5,3	5,9	21,9	36
PBM	0,2	1,4		2,0	3,7	32
Parkings	2,6	2,4	2,4	2,4	9,7	17
Andere	0,7	1,1	0,6	1,6	4,1	8
GEN			0,7	6,1	6,8	63
Telecom	7,8	7,7	6,3	5,0	26,8	27
Reizigers	5,8				5,8	
Prefinanciering		19,2	14,4	2,8	36,3	
BERGEN		10,2	10,2		20,4	
CHARLEROI		9,0	4,2	2,8	15,9	

Rubriek Uitbreidingen

[mio €'04]

legende : plan 2004 - 2007
plan 2001 - 2012

FOD

	<2004	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
Charleroi-Sud : aanpassingen	8	4,5	2,0	1,5		8	
	9	0,7				1	
Doorrit Namen	17	3,4	12,2	8,8		24	
	21	6,8	4,1			11	
Verbinding Aubange - Mont-St-Martin	1	5,5	0,2			6	
	3						
Monceau-vorming : spoorremmen		0,5	3,1	6,2	6,1	16	
	4	2,7	2,7	1,9		7	
L130A : versterking	7	4,9	3,8	3,9	6,3	19	10
	9	6,2	4,4	4,4	4,7	20	7
Genk-Goederen : uitbr. 6 sporen + elek.	0	5,6	4,9	2,2	2,6	15	
	6	1,4				1	
L36/35 : Bocht Leuven	0	3,0	7,2	4,9		15	
	1	6,0	7,3	1,8		15	
Zeebrugge : Bocht Y Terdoest		0,1	1,5	5,3		7	
			0,1	0,1	1,2	2	1
Herentals + Tielen : omvorming			0,1	1,4	3,3	5	
		1,4	0,8			2	
GSM-R	4	23,4	41,3	35,4	27,1	127	
	47	38,6	35,6	11,2		85	
Diverse W		0,0	1,0	0,2	0,5	2	11
	2	1,2	1,2	1,2	1,1	5	6
Haven van A'pen : LO + RO	45	22,7	20,1	17,1	9,9	70	5
	35	9,5	8,0	7,4	7,4	32	36
L50A : 3de en 4de spoor	12	14,2	10,2	18,6	28,9	72	210
	3	1,4	5,3	26,0	34,2	67	224
Diverse VL	4	4,4	1,4	8,0	3,1	17	24
	13	1,8	1,8	1,8	1,6	7	25
Cap-verhogende maatregelen Bsl-Zuid - FSR	1	5,1	13,2	21,0	22,0	61	369
	11	21,9	26,1	20,8	22,7	92	328
Elektrificatie L24			0,1	0,5	2,4	3	
Nieuwe lijnen	1						755
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
IJzeren Rijn : heropening Neerpelt-Weert	2	0,1	0,1	6,8	6,8	14	3
	9	2,7	2,7	2,7	2,2	10	0
L11 : verlenging		0,1	0,1	0,1	0,1	0	41
				0,3	0,3	1	41
Haven van A'pen : 2de toegang tot de haven	14	0,1	0,5	0,8	7,3	9	779
	5	4,1	32,8	93,1	104,0	234	564
L25 : aanpassing van tracé te Duffel			0,1	0,3	4,7	5	14
	0	0,3	0,3	0,3	4,7	5	14
L25 : aanpassing van het station van Mechelen			0,1	4,5	13,7	18	65
				1,4	13,7	15	68
L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele			0,1	5,1	14,9	20	44
	0	0,3	0,5	12,6	21,9	35	28
L58 : verhoging en afschaffing overwegen				0,5	6,8	7	20
				0,5	6,8	7	20
Vertakkingen Ledeberg - Melle en Schellebelle					0,3	0	14
					0,3	0	14
L21 : dubbel spoor en St-Truiden			0,1	0,5	6,8	7	40
		1,9	1,9	0,5	6,8	11	36
L50A : aanpassing Gent-St-Pieters				6,8	17,9	25	153
				6,8	17,8	25	153
Haven van Brussel				0,1	0,3	0,4	5
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	1	0,1	0,1	0,2	0,6	1	754
	1	4,1	9,0	38,6	103,7	155	651
L130+147	0	0,6	Prefinanciering			1	
	6	5,5	6,6	10,9	10,9	34	28
L161/162	0	1,3	Prefinanciering			1	
	5	9,6	9,6	9,6	9,6	38	45
Diabolo		1,9	Prefinanciering			2	
	8	14,4	21,9	35,4	62,9	135	268
Liefkenshoektunnel		2,0	Prefinanciering			2	
	0	0,5	0,5	38,3	93,1	132	468
Zeebrugge	1	2,9	Prefinanciering			3	
	3	6,2	15,7	14,9	12,7	50	21
marges							
	33	21,9	28,7	20,0	19,8	90	112
terugbetaling prefin L 130 + 147			0,3	1,4	8,2	10	109
terugbetaling prefin L161/162 en cpl't Namen			0,3	2,6	5,2	8	81
terugbetaling prefin Diabolo				20,4	20,4	41	370
terugbetaling prefin Liefkenshoektunnel				16,7	22,0	39	562
terugbetaling prefin Zeebrugge				10,9	11,9	23	50
TOTAAL	117	106	124	213	260	704	3735
	236	171	228	363	564	1326	3161

Prefinanciering

Lijnen 130 + 147		5,8	14,2	19,6	40	80
L161/162 en complement Namen		23,9	21,6	15,3	61	28
Diabolo		9,4	28,8	68,6	107	304
Haven van A'pen : Liefkenshoektunnel		25,5	147,9	163,2	337	264
Haven van Zeebrugge		6,1	17,6	20,4	44	29
Haven van Brussel	te bepalen op basis van een uit te voeren studie i.v.m. het verkeerspotentieel					
Nieuwe lijnen in Wallonië of equivalent (EuroCap-Rail, aansl. Gosselies, dwarslijn)	te bepalen in functie van de stand van vordering van de studies i.v.m. de projectdefinitie					
TOTAAL PREFIN		71	230	287	588	704

Totaal budget	117	106	124	213	260	704	3735
Totaal fysiek	117	106	194	391	480	1171	3268
	236	171	228	363	564	1326	3161

GEN-infrastructuren

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal	>2007
GEN infra	73	121	198	221	612	1 013
L161 en bocht L139	16,3	32,2	66,0	66,0	180,5	306,7
<i>waarvan WG</i>	9,9	19,5	40,0	40,0	109,4	185,9
L124 Linkebeek - Nijvel	17,7	20,0	34,6	58,4	130,7	336,1
<i>waarvan WG</i>	10,3	12,7	19,6	33,7	76,3	197,3
L50A	11,5	24,7	43,2	38,6	118,0	179,4
<i>waarvan VG</i>	8,1	17,3	30,3	27,0	82,6	125,7
Bocht van Nossegem	6,7	5,9			12,6	
tunnel Watermaal - Schuman	15,7	28,3	43,7	46,1	133,8	131,8
stations en parkings	4,7	9,4	10,7	12,0	36,9	59,4

Rubriek Materieel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Treinen	210	238	247	173	868
MS	48,0	72,7	100,2	120,1	341,0
aankopen	24,6	23,5	51,0	41,8	140,9
8 V220 Bxl.- Breda	24,5	23,5	51,0	41,8	140,8
MW 41 (basis)	0,1				0,1
GEN		24,2	24,2	54,7	103,2
renovaties	23,5	25,0	25,0	23,5	97,0
Renovatie MS 66-79	15,3	15,3	15,3	15,3	61,2
Modernisering MS Break	5,7	5,7	5,7	5,7	23,0
Diverse	2,4	3,9	3,9	2,5	12,8
HV	78,4	51,1	57,2	4,3	190,9
aankopen	73,1	46,4	52,6		172,2
M6 basis	42,5	0,5	5,7		48,7
M6 aanvullend	30,6	45,9	46,9		123,4
HVI					
renovaties	5,2	4,7	4,6	4,3	18,7
M4	3,6	3,2	3,2	3,2	13,2
Diverse	1,6	1,5	1,4	1,1	5,6
HLE	18,0	63,3	63,3	5,6	150,3
aankopen	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
60 HLE (T.14)	17,3	61,2	61,2	5,1	144,8
115 HLE aanvullend					
renovaties	0,6	2,1	2,1	0,5	5,4
HLD	43,6	29,9	1,1	2,8	77,5
aankopen	42,2	28,8		2,6	73,6
type 77	0,2				0,2
type 78	39,7	26,4		2,6	68,7
rail-weg BC	2,4	2,4			4,8
renovaties	1,4	1,1	1,1	0,2	3,8
HST	5,8				5,8
Diverse	16,2	21,2	25,1	40,3	102,8
FOD	10,4	6,9	2,4	2,3	22,1
GSM-R	0,7	3,6	2,8	3,1	10,2
ETCS	5,1	10,6	19,9	34,8	70,4
Wagens	14	15	22	23	75
Algemeen totaal	224	254	269	196	944

Dienstgebouwen en productiemiddelen

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Dienstgebouwen	18	27	19	36	99
LCI en werkplaatsen II	7,5	19,8	12,2	28,7	68,1
Andere gebouwen	10,5	6,9	6,9	6,9	31,3
Productiemiddelen	16	17	17	17	66
Speciale werktuigen	9,5	15	15	15	55,4
Uitrustingen LCI	1,2	1,2	1,2	1,2	4,9
Diverse II	5,8	0	0	0	5,8

Werkplaatsen materieel

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Gebouwen	17	29	29	71	145
2 nieuwe werkplaatsen	0,0	0,7	10,4	37,0	48,1
andere	16,5	28,1	18,3	34,1	97,1
Uitrustingen	11	10	10	10	41

Diversen

[mio €'04]

	2004	2005	2006	2007	Totaal
Totaal	59	54	54	54	222
informatica	48,0	43,9	43,9	43,9	179,6
FM	3,9	3,1	3,1	3,1	13,1
Diverse	6,6	7	7	8	28,9

HST-infrastructuren

[mio €'04]

	2004		2005		2006		2007		Totaal 2004 - 2007	
	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX	FIN	MIX
P1	1								1	
P2	8	2	12	2	7	1	2	0	29	5
P3	17	15	7	10	1	2	0	0	26	27
P4	11	20	8	14	10	13	5	7	34	53
P5	170		177		112		15		475	
P6	37	44	34	50	16	22	5	6	92	122
P7	154	47	72	18	35	9	8	2	269	76
P8	19	6	26	8	18	6	10	3	73	23
Totaal	416	134	337	103	199	52	45	18	997	308

Regionale verdeling

Mio €04

			2004	2005	2006	2007
GEN	W		20,2	34,3	62,0	76,3
	VI		14,8	26,3	33,8	31,0
HST gemengd	W		19,9	13,6	12,8	6,6
	VI		106,9	79,4	33,0	8,4
klassiek	W		191,5	175,8	174,6	180,7
	VI		226,4	230,1	307,9	355,4
Totaal	W		231,6	223,7	249,4	263,6
			40,0%	40,0%	40,0%	40,0%
	VI		348,0	335,8	374,7	394,8
			60,0%	60,0%	60,0%	60,0%

Aperçu des implications des PPP, des besoins complémentaires et du budget 2005 sur les investissements SPF entre 2005 et 2007

Overzicht van de gevolgen van de PPS, van de bijkomende behoeften en van het budget 2005 op de investeringen ten laste van de FOD tussen 2005 en 2007

Mio €2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolution/e 2005-2007
Maintien de capacité Capaciteitsbehoud	899,7	- 10 maintien/behoud - 31 ETCS - 69 PPP L.161	790
Accueil Onthaal	292,3	+ 16,8 FMS + 8,8 FCR + 14,4 Brugge + 18,5 FBM + 16,9 TGV/HST + 25 Voy	393
Extensions classiques Capaciteits- uitbreiding	597,2	130 A :- 5 Garocentre : + 5 Charleroi : + 4 Ligne/lijn 130 : +14 Monceau : - 2,8 Namur : + 10,3 Ligne nouv/nieuwe lijn. : - 0,5 Remb/Terugb. : -18 L 35/36 :+ 6,7 2 ^{ème} accès/2 ^e toegang : + 0,9 L 50 A : + 5,5 Diabolo : + 20,9 Marges : + 28 ¹ Remb/Terugb.. : - 102,4 Diabolo : + 22,6 Schaerbeek : + 3,5 TGV/HST : -5,5 Divers + 2,9 GSM-R : -16,8	570
TGV/HST mixte/gemengd	173,3	+ 45,5	219
Matériel roulant Rollend materieel	334,0	AM/MR 220 km/h : - 58 Renovatie/Rénovation : -13,1 M6 : + 41,8 Locomot. : + 50	337

¹ Marges à affecter en fonction des priorités et besoins (parkings par exemple) – Marges te besteden volgens de prioriteiten (bijvoorbeeld parkings)

		ETCS : - 40 Divers. : + 16 Terugkoop/Rachat : + 6,9	
Outils de production productiemiddelen	332,5	- 4 CLI + 12 MI - 12,5 Mat + 1,5 Divers.	329,5
TOTAL	2.629,0		2.638,5

Mio €2004	Inv.plan/plan d'inv. (nov. 2003)		Evolutie/evolution 2005-2007
RER/GEN infra	539,9	- 56,1	483,8 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 20,3
RER/GEN Roll mat/ mat roul	103,2	- 44,2	59 + optionele enveloppe optionnelle 2005 : 23
Préfinanc.	624,3		➔ PPP : 366,9 ²
RW	736,7 (40%)		746,1 (40%)
VG	1105,3 (60%)		1119,9 (60%)

² Ces montants ne dépendent que des contraintes techniques liées aux études et à l'avancement des travaux.

Die bedragen hangen af van de technische vereisten m.b.t. de studies en het verloop van de werkzaamheden

Bijlage 6

Station_NL
AALTER
AARSCHOT
ANDENNE
ANGLEUR
ANS
ANTOING
ASSE
AUVELAIS
AYWAILLE
BEAURAING
BEERNEM
BERTRIX
BEVEREN
BILZEN
BINCHE
BLANKENBERGE
BLATON
BOMAL
BOOM
BORNEM
BRAINE LE COMTE
BRESSOUX
BUGGENHOUT
BURST
CHATELET
CINEY
COUVIN
DE PANNE
DE PINTE
DEINZE
DIEST
DIKSMUIDE
DILBEEK
DINANT
DUFFEL
ECAUSSINNES
EDE
EDINGEN
EEKLO
EREMBODEGEM
ERQUELINNES
ESSEN
EUPEN
FLEMALLE HAUTE
FLEURUS
FLORENVILLE
GALMAARDEN

Bijlage 6

GEEL
GENK
GENVAL
GERAARDSBERGEN
GODINNE
GOUVY
HAACHT
HAALTERT
HALLE
HARELBEKE
HEIDE
HEIST
HEIST OP DEN BERG
HERENTALS
HERNE
HERSEAUX
HERSTAL
HERZELE
HUY
IEPER
INGELMUNSTER
IZEGEM
JAMBES
JEMELLE
JEMEPPE SUR SAMBRE
JETTE
JURBISE
KALMTHOUT
KAPellen
KNOKKE
KOKSIJDE
KOMEN
KONTICH
KORTEMARK
KORTENBERG
LA HULPE
LA LOUVIERE CENTRE
LA LOUVIERE SUD
LANDEGEM
LANDEN
LEDE
LEOPOLDSBURG
LESSINES
LEUZE
LICHTERVELDE
LIEDEKERKE
LIER
LIERDE

Bijlage 6

LIERS
LOBBES
LOKEREN
LOMMEL
LONDERZEEL
LOUVAIN LA NEUVE UNIV.
LUTTRE
MANAGE
MARBEHAN
MARCHIENNE AU PONT
MARIEMBOURG
MARLOIE
MECHELEN-NEKKERSPOEL
MELREUX-HOTTON
MENEN
MERCHTEM
MERELBEKE
MOESKROEN
MOL
MONT ST GUIBERT
MORTSEL OUDE GOD
MOUSTIER
NEERPELT
NEUFCHATEAU
NIJLEN
NINOVE
OPWIJK
OUDENAARDE
PEPINSTER
PERUWELZ
PIETON
POPERINGE
PUURS
QUAREGNON
QUEVY
QUIEVRAIN
RIVAGE
RIXENSART
ROESELARE
RONET-FORMATION
RONSE
SAINT GHISLAIN
SCHAARBEEK
SCHELDEWINDEKE
SCHELLEBELLE
SILLY
SINT-GENESIUS-RODE
SINT-TRUIDEN

Bijlage 6

SOIGNIES
SPA
TAMINES
TEMSE
TERNAT
THEUX
TIELT
TIENEN
TONGEREN
TORHOUT
TUBIZE
TURNHOUT
UKKEL-KALEVOET
VERVIERS CENTRAL
VEURNE
VIANE MOERBEKE
VIELSALM
VIRTON
WISE
VORST-RIJTUIGEN
WALCOURT
WAREGEM
WAREMME
WATERLOO
WAVRE
WELKENRAEDT
WERVIK
WETTEREN
WEVELGEM
WILLEBROEK
WONDELGEM
YVOIR
ZAVENTEM
ZEDELGEM
ZELE
ZWIJNDRECHT

STATIONSGEBOUWEN – PARKINGS – FIETSENSTALLINGEN
Voorstel vanwege de NMBS Holding

1. EIGENDOM

De NMBS Holding is de eigenaar van alle stationsgebouwen, parkings en fietsenstallingen en van bepaalde zones in de directe stationsomgeving.

2. GROTE STATIONSGEBOUWEN (LIJST IN BIJLAGE)

De NMBS Holding exploiteert zelf de “grote” stations (zie lijst in bijlage). Zij is verantwoordelijk voor het goed functioneren van deze stations o.l.v. de syndicus PA van de zone (zij kan bepaalde taken eventueel laten uitvoeren door anderen, bijvoorbeeld de NMBS (Reizigers), Infrabel (Netwerk) of een private onderneming).

De NMBS-Holding staat in voor de onthaalinfrastructuur ten behoeve van de mobiliteitsketen (investeringen en instandhouding).

De NMBS voert de reizigerstransportexploitatie in en om de stations, ter verzekering van de mobiliteitsketen en de complementariteit met andere vervoermiddelen.

De NMBS Holding stelt de nodige oppervlaktes ter beschikking van de NMBS, Infrabel of derden (commerciële concessies¹) en dat volgens nog te detailleren modaliteiten.

3. ANDERE STATIONSGEBOUWEN

De exploitatie van de andere stations (met uitzondering van de commerciële concessies) wordt integraal toevertrouwd aan de NMBS (H-PA heeft geen personeel in de “kleinere” stations). De wederzijdse rechten en plichten van de NMBS Holding en de NMBS zijn vast te leggen in een overeenkomst.

Aangezien de NMBS Holding eigenaar is van alle stationsgebouwen, blijft zij de eigenaarstaken vervullen (bv. technisch of groot onderhoud, uitvoeren van de investeringen in vernieuwingen en nieuwbouw). Zij stelt de oppervlaktes ter beschikking van de NMBS, Infrabel of derden (commerciële concessies,...).

4. EXPLOITATIE PARKINGS EN FIETSENSTALLINGEN

De “grote” stations (lijst in bijlage)

De NMBS Holding duidt voor de “grote” stations aan wie de parkings en/of fietsenstallingen exploiteert². Dit kan zijn: de NMBS (Reizigers), in gezamenlijk overleg tussen NMBS Holding en NMBS, een private onderneming, de gemeente, de NMBS Holding zelf...

¹ Commerciële concessies: het gaat over commerciële concessies in het openbaar domeingebied en dus geenszins over verhuringen volgens het Burgerlijk Wetboek.

² Exploitatie betekent hier yield management, tarifiering, verkoop en toezicht.

Alle “andere” stations

De NMBS exploiteert de parkings en fietsenstallingen van alle andere stations (inbegrepen in de overeenkomst tussen de NMBS Holding en de NMBS voor deze stations).

Het spreekt voor zich dat in deze overeenkomst tussen de NMBS Holding en de NMBS o.a. in de nodige afdwingbare clausules moet voorzien worden teneinde aan de verschillende verplichtingen te voldoen gesteld door de voogdijoverheid, in het bijzonder inzake de tarifiering en het toezicht op het gebruik door de reizigers.

Met het oog op dit toezicht zal alvast nagegaan worden of een effectiever sanctiebeleid op punt kan gesteld worden.

5. PRAKTISCHE TAAKVERDELING: KORTE TERMIJN EN STREEFDOEL

De praktische taakverdeling per (groot) station zal, in onderling overleg tussen NMBS Holding en NMBS, zo snel mogelijk worden uitgewerkt, zowel voor de korte termijn als voor de definitieve toestand (streefdoel).

6. TOEWIJZING VAN DE OPPERVLAKTES IN DE STATIONSGEBOUWEN

Per station zal, in onderling overleg tussen de drie betrokken vennootschappen, aan de hand van plans vastgelegd worden welke oppervlaktes ter beschikking zullen gesteld worden van de NMBS, Infrabel, derden (commerciële concessies,...).

XXXX

A. TOEWIJZING VAN DE INVESTERINGS DOTATIES

De NMBS Holding is als eigenaar verantwoordelijk voor alle investeringen in de stationsgebouwen, parkings en fietsenstallingen en bepaalde zones in de directe stationsomgeving.

De overeenstemmende investeringsdotatie van de Staat gaat naar de NMBS Holding.

Om een harmonieus geheel van de stations te verzekeren wordt de conceptie ervan bepaald door de NMBS Holding, in overleg met de NMBS teneinde de prioriteiten inzake de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers te waarborgen.

De NMBS kan bepaalde beperktere investeringen doorvoeren om o.a. een commercieel accent te geven aan haar ruimtes binnen en rond de stations. De NMBS zal hiervoor een investeringsbedrag van 10 miljoen euro worden toegewezen voor de periode 2005-2007.

B. TOEWIJZING VAN DE EXPLOITATIEDOTATIES

De NMBS Holding wordt rechtstreeks via een exploitatiedotatie vergoed voor de taken waarvoor zij als eigenaar verantwoordelijk is (o.a. technisch onderhoud, wettelijke keuringen,...).

De exploitatiedotaties voor de exploitatie en het beheer van de stationsgebouwen, parkings,... gaan rechtstreeks naar de exploitant:

- ❖ voor de “grote” stations: de NMBS Holding;
- ❖ voor de “andere” stations: de NMBS (via de concessieovereenkomst).

C. NUTSVOORZIENINGEN

Voor elke nutsvoorziening wordt een systeem toegepast waarbij:

- ❖ via de bestaande regelingen de schaalvoordelen worden benut (bv. centrale aankoop van elektriciteit door Infrabel, centrale aankoop van stookolie door de NMBS,...);
- ❖ de onkostenverdeling proportioneel gebeurt met het verbruik.

Jannie HAEK
Gedelegeerd bestuurder NMBS Holding

Marc DESCHEEMAECKER
Gedelegeerd bestuurder NMBS

Visum:

Vincent BOURLARD, directeur-generaal Patrimonium, NMBS Holding
Leo PARDON, directeur-generaal Reizigers, NMBS

BIJLAGE 8

**DOOR DE STAAT OPGELEGDE TARIEFVERMINDERINGEN EN KOSTELOOS VERVOER
VERMELD IN ARTIKEL 34
- COMPENSATIES**

Deel 1 – TARIEFVERMINDERINGEN EN KOSTELOOS VERVOER VAN SOCIALE, PATRIOTTISCHE, PROFESSIONELE EN ANDERE AARD, GECOMPENSEERD DOOR DE FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

De opgelegde tariefvoordelen omvatten alle vormen van kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs van sociale, patriottische, professionele en andere aard die in de onderstaande lijsten zijn opgesomd.

Het betreft het kosteloos vervoer en het vervoer tegen verminderde prijs ingevolge de besluitwet van 25 februari 1947 en de besluiten en overeenkomsten tot uitvoering ervan, andere wetten, besluiten en overeenkomsten alsook bijkomende verminderingen toegekend door de N.M.B.S..

Deze bepalingen maken een einde aan de bepalingen die vervat zijn in de overeenkomst van 10 maart 1950 en haar bijvoegsels van 31 juli en 16 december 1953.

LIJST VAN DE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken diensten van de N.M.B.S.

1. CATEGORIEËN VAN PATRIOTTISCHE AARD

1.1. Genieten volledig kosteloos vervoer in 1e en 2e klas:

- de invaliden van de oorlog 1914-1918 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de militaire pensioenen (030);
- de politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan wie een invaliditeit van ten minste 10 % werd toegekend (050);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (051);

- de invaliden van de oorlog 1940-1945 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de vergoedingspensioenen (031);
- de oorlogsinvaliden van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven (032);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1940-1945 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (052).

1.2. Genieten kosteloos vervoer in 2e klas en 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste klasbiljet dat het vaste bedrag overtreft, de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918:

- de militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid hebben gediend (001);
- de verdedigers van de forten die op eervolle wijze gevangen werden genomen en daarom frontstrepen hebben gekregen (002);
- de dragers van een kwetsuurstreep (003);
- de houders van het IJzerkruis (004);
- de houders van het Vuurkruis (005) ;
- de houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger (006);
- de militairen die werden onderscheiden voor individuele roemrijke daden (007) ;
- de Russische oorlogsinvaliden (008).

Hebben eveneens recht op kosteloos vervoer in 2e klas en op 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste klasbiljet dat het vast bedrag overtreft, de hierna genoemde pensioengerechtigde weduwen van:

- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1914-1918 (033);
- burgerlijke slachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (058);
- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1940-1945 (schadelijk feit opgelopen na 24 augustus 1939 en vóór 26 augustus 1947), van de Koreaanse veldtocht, van de gebeurtenissen op het grondgebied van ex-Belgisch Kongo, van Rwanda en Burundi, vanaf 1 juli 1960, van ongevallen overkomen gedurende een ontminningsactie (034);

- burgerlijke oorlogsslachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de wet van 15 maart 1954 op de pensioenen voor schadeloosstelling van burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1940-1945 en hun rechthebbenden (059).

1.3. Genieten 50% vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:

- a) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918:
 - de militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 hebben gediend en die niet onder één van de bovengenoemde categorieën vallen (009);
 - de burgers die gedurende de periode van 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 aan het leger waren verbonden (010);
- b) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1940-1945:
 - de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren (011);
 - de krijgsgevangenen uit de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap (012);
 - de militaire krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap, welke reserveofficier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (013);
 - de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren welke reserveofficier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (014);
 - de gewapende verzetslieden, erkend overeenkomstig de besluitwet van 19 september 1945 (015);
 - de agenten en helpers van de inlichtings- en actiediensten, erkend overeenkomstig de besluitwet van 16 februari 1946 (016);
 - de krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945, erkend overeenkomstig de wet van 18 augustus 1947 en van wie de gevangenschap minder dan vier jaar bedraagt (017);

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, erkend overeenkomstig de wet van 21 juni 1960 voor een periode kleiner dan één jaar (018);
 - de begunstigden van het koninklijk besluit van 28 augustus 1964, houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische militairen die tijdens de verschillende fasen van de oorlog 1940-1945 dienst volbracht hebben en die uit dien hoofde houder zijn van een kaart met opgave der oorlogsdiensten voor strijders 1940-1945 (019);
 - de zeelieden ter koopvaardij die tijdens de oorlog 1940-1945 ten minste één jaar hebben gevaren (060);
- c) de hierna genoemde burgerlijke oorlogsslachtoffers:
- de niet-invaliden politieke gevangenen, erkend voor de oorlog 1914-1918 overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (053);
 - de niet-invaliden gedeporteerden van de oorlog 1914-1918 (038);
 - de niet-invaliden politieke gevangenen, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 oktober 1954 wat de oorlog 1940-1945 betreft (054);
 - de niet-invaliden gedeporteerden voor de verplichte tewerkstelling, erkend overeenkomstig de wet van 7 juli 1953 (057);
- d) de hierna genoemde burgerlijke verzetslieden :
- de niet-invaliden medewerkers aan de sluitpers, erkend overeenkomstig de wet van 1 september 1948 (055);
 - de niet-invaliden burgerlijke verzetslieden of werkweigeraars erkend overeenkomstig de besluitwet van 24 december 1946 (056);
- e) de weduwen van de begunstigden van reducties toegekend om vaderlandslievende redenen (020, 021, 022, 023);
- f) de weduwen herkomstig van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 hebben ondertekend en gewoonlijk in België verblijven (035).

2. CATEGORIEEN VAN SOCIALE AARD

2.1. Genieten kosteloos vervoer:

- in 2e klas, de blinden (met inbegrip van de geleidehond aan de leiband) die houder zijn van de door het Ministerie van Sociale Voorzorg afgeleverde kaart;
- in 1e en 2e klas de begeleiders die oorlogsinvaliden vergezellen van wie op de reductiekaart de vermelding "begeleider toegelaten" staat;
- in 1e en 2e klas, de begeleiders die personen vergezellen die het gebruik van de 2 armen of de 2 benen volledig en definitief hebben verloren en die houder zijn van de door de N.M.B.S. afgegeven "speciale vergunning".
- in 1^e en 2^e klas, de kinderen van minder dan 6 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs.
Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs;
- in 2^e klas, de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, zonder vervoerbewijs, vergezeld door een persoon van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs.
Dit kosteloos vervoer wordt evenwel slechts toegekend voor ten hoogste vier kinderen per reiziger van 12 jaar en ouder met een geldig vervoerbewijs. Die kosteloosheid geldt maar voor reizen die aanvangen na 9 uur van maandag tot vrijdag (die beperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen) en uitsluitend als het kind dat hiervan gebruik wil maken een door het gemeentebestuur afgeleverd identiteitsbewijs bij zich heeft dat zijn leeftijd vaststelt.

2.2. Genieten 50% vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:

- de kinderen van minder dan 12 jaar die geen deel uitmaken van een groot gezin indien ze niet kunnen genieten van het kosteloos vervoer voorzien in 2.1., vijfde gedachtestreepje;
- de kinderen van 12 tot minder dan 26 jaar die gezinsleden ten laste van een groot gezin zijn (041);
- de ouders die ten minste drie levende kinderen hebben gehad (040).

- 2.3. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:
- de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar ten laste van grote gezinnen (041).
- 2.4. Kunnen een retourbiljet kopen tegen een vast tarief (4,00 EUR per retour op 01.02.2006):
- senioren van 65 jaar en ouder.
Dit vast tarief is evenwel maar geldig in 2e klas, voor de afgelegde trajecten tussen twee Belgische stations, op voorwaarde dat de reis aanvangt na 9 uur van maandag tot vrijdag (die beperking geldt niet op zaterdagen, zondagen en feestdagen). Tijdens de verlengde weekends van Pasen (van zaterdag tot en met maandag), Hemelvaartsdag (van donderdag tot en met zondag), Pinksteren (van zaterdag tot en met maandag), alsook op zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tussen 15 mei en 15 september inbegrepen, geldt dit vast tarief niet.
- 2.5. Genieten 50% vermindering op het gedeelte van de prijs van het tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft:
- de gerechtigden van de verhoogde tegemoetkoming van de verzekering voor geneeskundige verzorging, bedoeld in artikel 37, § 1, lid 2 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, dat werd vervangen door het Koninklijk Besluit van 16 april 1997 (046).
- 2.6. Genieten 55% vermindering op de volledige prijs van de trajecttreinkaart:
- de studenten jonger dan 26 jaar die houder zijn van een schooltreinkaart.

3. CATEGORIEEN VAN PROFESSIONELE AARD

Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1^e klas op het N.M.B.S.-net):

- de ambtenaren en bedienden van de Directie « Spoorvervoer » van het Directoraat-Generaal van Vervoer te Land van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer belast met de opvolging van dit beheerscontract;

Genieten kosteloos vervoer in 2^e klas:

- de zeelieden die als werkzoekenden bij de koopvaardijvloot zijn ingeschreven en die zich gaan aanmonsteren (048).

Genieten kosteloos vervoer in 2^e klas en 75 % vermindering op de prijs van het biljet die het vaste bedrag in 1^e klas overtreft:

- de journalisten die erkend zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, of door de Algemene Belgische Persbond (043).

4. ANDERE

Genieten kosteloos vervoer (vrijkaart 1^e klas op het N.M.B.S.-net):

- de leden van de Kamer, de Senaat alsook de leden van de Raden van de Gemeenschappen en Gewesten;
- de leden van het Europees Parlement.

**Deel 2 – ANDERE TARIEFVERMINDERINGEN EN KOSTELOOS VERVOER
TOEGEKEND AAN BEPAALDE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN,
GECOMPENSEERD DOOR DE FEDERALE OVERHEIDSDIENSTEN EN DE
BETROKKEN INSTELLINGEN**

Dit overzicht omvat de voornaamste Federale Overheidsdiensten en openbare instellingen, die voor hun rekening met de N.M.B.S. een overeenkomst of een akkoord hebben aangegaan betreffende de toekenning van specifieke financiële tariefvoordelen (prijsverminderingen, kosteloos vervoer, verkeersvoordelen). Deze lijst vermeldt niet de privéondernemingen en -instellingen die met de N.M.B.S. een overeenkomst hebben afgesloten.

LIJST VAN DE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de betrokken diensten van de N.M.B.S.

I. FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

1. De kiezers (098) Vrijbiljet (2^e klas)

II. FEDERALE OVERHEIDSDIENST LANDSVERDEDIGING

1. De militairen en gelijkgestelden in uniform (070) of in burger, die houder zijn van een reductiekaart 50 %
2. De aalmoezeniers (028), reserveofficieren (029) en reserveonderofficieren (027) die niet van hun militaire verplichtingen ontslagen zijn 25 %
3. De militairen in actieve dienst dienst Dienstbiljet
4. De militairen die vanuit het centrum voor recrutering en selectie naar huis terugkeren of die zich naar de kazerne van hun eerste aanstelling begeven Dienstbiljet

5. De begunstigen van het koninklijk besluit van 27 juni 1983 houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de leden van het expeditiekorps voor Korea (024) 50 %

III FEDERALE OVERHEIDSDIENST PERSONEEL EN ORGANISATIE

De overeenkomst tussen de N.M.B.S. en het Ministerie van Ambtenarenzaken die op 12 december 1995 werd geregistreerd, bepaalt welke verkeersvoordelen worden toegekend aan het personeel van het Hoog Comité van Toezicht, alsook de bijbehorende vergoeding voor de periode tussen 1 januari 1996 en 31 december 1997 (07/C07).

IV DE GEWESTELIJKE DIENSTEN VOOR ARBEIDSBEMIDDELING

Werklozen die ingaan op een werkaanbieding of zich voor een wervingsexamen aanbieden (047-049) 75 % (2^e klas)

V. FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER - OVEREENKOMST VAN 28.05.1973

De overeenkomst van 28.05.1973 bepaalt de begunstigde personeelsleden van de FOD en gelijkgestelden (overgeplaatste bedienden, regiepersoneel ...), de verschillende tariefvoordelen die aan genoemd personeel worden toegekend, alsook de modaliteiten inzake de vereffening van de facturen, die ten laste vallen van de respectieve besturen en regieën.

STREVEN NAAR KOSTELOOS WOON-WERKVERKEER PER SPOOR IN TWEEDE KLAS

De onderhavige bijlage bepaalt de praktische modaliteiten met betrekking tot de maatregel voor het bevorderen van het in artikel 35 bedoelde kosteloos woon-werkverkeer.

OPENBARE SECTOR EN GELIJKGESTELDE

1.1.

Voor de valideringsbiljetten die aangevraagd worden door personeelsleden van de administratieve eenheden bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 september 2000 tot regeling van de tegemoetkoming van de Staat en van sommige openbare instellingen in de vervoerskosten van de federale personeelsleden is de NMBS verplicht:

- om de werknemersbijdrage NMBS ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage NMBS ten minste 88% bedraagt;
- om de eventuele werknemersbijdrage MIVB ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage MIVB ten minste 80 % bedraagt.

De NMBS is verplicht voor de valideringsbiljetten die worden aangevraagd door personeelsleden van de autonome overheidsbedrijven de werknemersbijdrage NMBS evenals de eventuele werknemersbijdrage MIVB ten laste te nemen voor zover de werkgeversbijdrage ten minste 80 % bedraagt.

Onder « werknemersbijdrage NMBS » verstaat men het gedeelte van de prijs van het valideringsbiljet dat betrekking heeft op de waarde van het NMBS-traject tweede klas, verminderd met de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde werkgeversbijdrage NMBS, zowel voor treinkaarten van eerste als van tweede klas.

Onder « werknemersbijdrage MIVB » verstaat men het gedeelte van de prijs van het valideringsbiljet dat betrekking heeft op het deel MIVB verminderd met de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde werkgeversbijdrage MIVB.

Onder « valideringsbiljetten » verstaat men de valideringsbiljetten voor treinkaarten.

Onder « treinkaarten » verstaat men de trajecttreinkaarten, de nettreinkaarten en de railflex (bestemd voor deeltijds werkende werknemers) om te rijden op het net van :

- de NMBS;
- de NMBS + Stadsnet (MIVB of TEC/De Lijn) ;
- de NMBS + TEC/De Lijn ;
- de NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet (MIVB of TEC/De Lijn).

Onder « werkgeversbijdrage NMBS » verstaat men de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde bijdrage voor het deel NMBS van de treinkaart waarvan het valideringsbiljet bij de NMBS wordt aangevraagd.

Onder « werkgeversbijdrage MIVB » verstaat men de wettelijke of bij overeenkomst vastgestelde bijdrage voor het deel MIVB van de gemengde treinkaart waarvan het valideringsbiljet bij de NMBS wordt aangevraagd.

Wanneer, na aftrek van de werknemersbijdrage NMBS en eventueel MIVB en van de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB, een deel van de prijs van het valideringsbiljet niet gedekt is, wat het geval is voor een valideringsbiljet eerste klas of voor een gemengde treinkaart NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet MIVB, dan blijft dat deel ten laste van de aanvrager van het valideringsbiljet.

PRIVÉSECTOR

1.2.

§ 1. Wanneer er, na toepassing van de in punt 1.1. opgesomde bepalingen, een positief saldo overblijft bij de aanwending van de in dit beheerscontract bedoelde bijdrage, dan verplicht de Staat de NMBS om dat saldo op niet-discriminerende wijze aan te wenden voor de bevordering van de kosteloosheid van het woon-werkverkeer per spoor in tweede klas evenals het vervoer georganiseerd door de MIVB op basis van een gemengde treinkaart NMBS + Stadsnet MIVB of NMBS + TEC/De Lijn + Stadsnet MIVB voor de rechthebbenden van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector.

Onder « Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector » verstaat men in het kader van dit punt 1.2., een overeenkomst gesloten met een onderneming van de privésector op basis waarvan de NMBS zich ertoe verbindt om aan de werknemers van haar medecontractant valideringsbiljetten af te leveren tegen de normale prijs vermindert met de werkgeversbijdrage(n), waarna de werkgeversbijdrage(n) aan de medecontractant wordt (worden) gefactureerd.

De niet-discriminerende aanwending van dat saldo gebeurt met inachtneming van de voorwaarden die beschreven zijn in de §§ 2, 3 en 4 hierna.

§ 2. De in de eerste § voorziene verplichting voor de NMBS is enkel van toepassing als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB ten minste 80 % bedraagt op 1 januari van het jaar N en er uiterlijk op 30 oktober van het jaar N-1 een Overeenkomst Derde Betaler met de NMBS wordt gesloten waarin de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB van 80 % is opgenomen.

§ 3. Als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB op 1 januari van het jaar N 80 % bedraagt, is de NMBS verplicht om de werknemersbijdrage(n) niet aan te rekenen aan de houder van de treinkaart.

§ 4. Als de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB op 1 september van het jaar N-1 100 % bedraagt, is de NMBS verplicht om:

- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2005 met 10 % te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2006 met 12,5% te verminderen ;
- de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2007 met 15% te verminderen ;
- bij verlenging van de inspanning van de Staat na 31 december 2007, de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2008 met 17,5 % te verminderen ;

- bij verlenging van de inspanning van de Staat na 31 december 2008, de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB in 2009 met 20 % te verminderen.

§ 5. De Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector wordt in principe voor onbepaalde duur gesloten.

Op basis van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector, deelt de NMBS, jaarlijks, haar medecontractanten ter informatie uiterlijk op 1 november van het jaar N-1, het bedrag mee van de werknemersbijdrage(n) voor het jaar N dat de NMBS overeenkomstig § 3 niet aanrekent of het bedrag van de vermindering van de werkgeversbijdrage overeenkomstig § 4.

Mocht na inventaris van alle Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector blijken dat het in de eerste § bedoelde saldo onvoldoende is om de verplichting te honoreren waarvan sprake is in de §§ 3 en 4, dan zal de NMBS, nadat ze de Staat daarvan uiterlijk tegen 30 oktober van elk jaar vooraf heeft geïnformeerd, dat saldo op een niet-discriminerende wijze opnieuw aanwenden om aan de houders van de treinkaart, die rechthebbende zijn van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector, een vermindering van de werknemersbijdrage(n) overeenkomstig § 3 toe te kennen of aan de medecontractant in het kader van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector een vermindering van de werkgeversbijdrage overeenkomstig § 4 toe te kennen.

In dat geval verbindt de NMBS zich ertoe om aan de medecontractant van de Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector uiterlijk tegen 31 december van elk jaar de juiste waarde mee te delen van de door de NMBS niet-aangerekende werknemersbijdrage(n) in het geval volgens § 3 of van de vermindering van de werkgeversbijdrage in het geval volgens § 4.

Mocht na inventaris van alle Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector blijken dat de Staat het in deze bijlage bij het beheerscontract genoemde bedrag betreffende het begrotingsjaar nog niet heeft gestort, dan is de NMBS in geen enkel geval verplicht om de bij dit punt opgelegde verplichting uit te voeren.

§ 6. Als na 30 oktober van het jaar dat voorafgaat aan het begrotingsjaar er zich kandidaten voor het sluiten van een Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector aanmelden, dan bestudeert de NMBS in welke mate de in dit beheerscontract bedoelde bijdrage het mogelijk maakt om het sluiten van een Overeenkomst Derde Betaler in overweging te nemen.

§7. De NMBS verbindt zich ertoe om voor de Overeenkomsten Derde Betaler voor de privésector, waarvoor de werkgeversbijdrage NMBS en eventueel MIVB ten minste 80 % bedraagt, geen administratiekosten te factureren.

AANVULLENDE BEPALINGEN

1.3.

Als na uitvoering van de in de punten 1.1. en 1.2. van deze bijlage bedoelde verplichtingen, de aanwending van de Staatsbijdrage een positief of negatief saldo uitwijst, is de NMBS gemachtigd om dat bedrag over te dragen op het volgende begrotingsjaar.

1.4.

De aan de NMBS opgelegde en in de punten 1.1. en 1.2. van deze bijlage bedoelde verplichting, heeft betrekking op de valideringsbiljetten die worden aangekocht tijdens de geldigheidsduur van dit beheerscontract, ongeacht de duur van hun geldigheid.

OVERZICHT VAN DE STATIONS GEEXPLOITEERD DOOR NMBS HOLDING	
---	--

NUMMER TOP 100 "2003"	STATIONSNAAM
1	BRUSSEL-CENTRAAL
2	GENT-SINT-PIETERS
3	BRUSSEL-ZUID
4	BRUSSEL-NOORD
5	ANTWERPEN-BERCHEM
6	LEUVEN
7	ANTWERPEN-CENTRAAL
8	MECHELEN
9	BRUGGE
10	NAMUR
11	OTTIGNIES
12 + 62	LIÈGE-GUILLEMINS + LIÈGE-PALAIS
13	KORTRIJK
14	CHARLEROI-SUD
15	DENDERLEEJW
16	AALST
17	MONS
18	BRUSSEL-SCHUMAN
19	ZOTTEGEM
20	ST-NIKLAAS
21	BRUSSEL-LUXEMBURG
22	TOURNAI
23	DENDERMONDE
24	OOSTENDE
25	GEMBLOUX
26	BRAINE-L'ALLEUD
27	VILVOORDE
28	GENT-DAMPOORT
29	ATH
30	HASSELT
31	ETTERBEEK
32	BRUSSEL-NAT-LUCHTHAVEN
33	NIVELLES
51 + 52	LIBRAMONT + ARLON
	BRUSSEL-CONGRES

I. Indexering van de compensatie voor de kosten van de opdrachten van openbare dienst voorzien in artikel 76

Het compensatiebedrag is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 114,48 voor de gezondheidsindex en 118,77 voor de dienstenindex. Die indexcijfers hebben betrekking op de maand november van het jaar 2004.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van de maand november van het voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de indexcijfers van november 2005 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t:

$$\begin{aligned} & \text{Contractuele dotatie} * ((I \text{ Gez}_{\text{nov } t-1} / I \text{ Gez}_{\text{nov } 04} * 0,65) + (I \text{ Dien}_{\text{nov } t-1} / I \text{ Dien}_{\text{nov } 04} * 0,35)) \\ & \text{Contractuele dotatie} * ((I \text{ Gez}_{\text{nov } t-1} / 114,48 * 0,65) + (I \text{ Dien}_{\text{nov } t-1} / 118,77 * 0,35)) \end{aligned}$$

II. Indexering van de dotatie voor het financieren van de investeringen (art. 71)

Het bedrag van de jaardotaties voor het financieren van de investeringen is uitgedrukt in euro's 2005. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 4.335,667 voor de materialen en 23,683 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2003.

Het bedrag van iedere jaardotatie is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de urenlonen (S), en dit tot beloop van respectievelijk 40 % en 60 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2004 om de geïndexeerde waarde van de dotatie voor 2006 te bepalen).

Die factoren worden officieel medegedeeld door de dienst Erkenning der aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

Toepasselijke formule voor de indexering van de dotatie voor het jaar t:

$$\begin{aligned} & \text{Contractuele dotatie} * ((\text{gem } I_{t-2} / \text{gem } I_{2003} * 0,4) + (\text{gem } S_{t-2} / \text{gem } S_{2003} * 0,6)) = \\ & \text{Contractuele dotatie} * ((\text{gem } I_{t-2} / 4.335,667 * 0,4) + (\text{gem } S_{t-2} / 23,683 * 0,6)) \end{aligned}$$

apports financiers au groupe SNCB - hors investissements - en milliers d'euros 200€
financiële steun aan NMBS groep - buiten investeringen - in duizend euro 200€

		2005	2006	2007	
missions service public	opdrachten openbare d.	1.083.721	1.083.721	1.083.721	
domicile/travail	woon/werk	20.200	24.500	28.700	
service intérieur tgv	binnenl verkeer hst	3.257	6.996	6.996	note 1 / noot 1
missions de sécurité	veiligheidsopdrachten		7.200	7.200	
exploitation RER	exploitatie GEN			9.188	
transport combiné	gecombineerd vervoer	15.000	30.000	30.000	note 2 / noot 2
TOTAL/TOTAAL		1.122.178	1.152.417	1.165.805	
comparé à 2005	vergelijking met 2005		30.239	43.627	note 3 / noot 3

note 1 le montant 2005 pourra éventuellement augmenter (art. 77)

le montant 2007 pourra éventuellement être revu (art. 21)

noot 1 het bedrag 2005 kan eventueel verhogen (art. 77)

het bedrag 2007 kan eventueel herzien worden (art. 21)

note 2 avantage indirect par subside accordé aux utilisateurs, sous réserve approbation UE

noot 2 indirect voordeel via subsidie aan de gebruikers, onder voorbehoud goedkeuring EU

note 3 augmentation nette hors index

noot 3 netto verhoging buiten index

Le tableau fait abstraction de la reprise de la dette, qui diminue les charges du groupe de 300 mio par an

De tabel houdt geen rekening met de schuldovername, die de lasten van de groep met 300 mio per jaar vermindert

Door de NMBS te leveren statistieken

Alle gedetailleerde gegevens in deze bijlage worden aan het DGVL bezorgd, samen met toelichtingen inzake methodologie die nodig zijn voor een goed begrip ervan (definities, berekeningsmethode, gebruikte ramingen, referentiedocumenten, ...). Ze moeten gelijktijdig op papier en op elektronische drager (formaat Excel of compatibel) meegedeeld worden aan de Directie Spoorvervoer van het DGVL. De verspreidingsvoorwaarden, in het bijzonder van eventuele gemotiveerde beperkingen inzake gegevens die als vertrouwelijk worden beschouwd, moeten expliciet vermeld worden.

Jaarlijks (uiterlijk op 30 april)

Behalve bij onbeschikbaarheid van de historiekgegevens, worden de volgende gegevens voorgesteld onder de vorm van statistische reeksen die twee jaar vóór het jaar van inwerkingtreding van dit contract beginnen.

- Evolutie van het verkeer:
 - van reizigers, in trein-km, per verkeerstype (binnenlands en grensoverschrijdend, internationaal hogesnelheids- en klassiek verkeer) en per vervoerbewijs;
 - van reizigers, in gemiddeld aantal treinen per dag en per verbinding (reizigersverkeer) of as (goederenverkeer), per verkeerstype;
 - van goederen, in trein-km, per verkeerstype (klassiek, gecombineerd);
 - van goederen, in gemiddeld aantal treinen per dag en per as van het net, per verkeerstype.
- Gedetailleerde evolutie van de verkoop van de verschillende vervoerbewijzen;
- Aantal reizigers die rechtstaand moeten reizen per verbinding;
- Volledige resultaten van de tellingen van ingestapte reizigers, per station en stopplaats;
- Aantal en identificatie (bij wijziging) van de bediende stopplaatsen voor reizigers, uitgesplitst in functie van het stopplaatstype;
- Gedetailleerde inventaris van het rollend materieel dat wordt aangewend voor de opdrachten van openbare dienst;
- Gemiddelde commerciële snelheid:
 - in het reizigersvervoer, per verkeerstype;
 - in het goederenvervoer, per verkeerstype.
- Regelmaat:
 - Regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer:
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt:

- ⇒ in het algemeen;
- ⇒ per relatie.
- o percentage afgeschafte treinen, geheel of gedeeltelijk;
- o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst in Brussel (Brussel-Noord of Brussel-Zuid), per lijn;
- o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan het eindpunt:
 - ⇒ op een werkdag (maandag tot vrijdag) per periode van de dag:
 - daluren;
 - ochtendpiek;
 - avondpiek.
 - ⇒ op een zaterdag, zon- en feestdag;
- o globaal percentage treinen met maximum 5 minuten vertraging op hun eindpunt, na neutralisatie van de gevallen van overmacht, grote investeringswerken en langdurige vertragingzones om veiligheidsredenen.
- Regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers (Thalys, TGV, ICE 3 en Eurostar afzonderlijk):
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - o aantal afgeschafte treinen.
- Regelmaat klassiek internationaal reizigersverkeer:
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 5 minuten vertraging aan de grens of op hun eindpunt;
 - o aantal afgeschafte treinen.
- Regelmaat goederenverkeer:
 - o percentage treinen, zonder neutralisatie, met maximum 60 minuten vertraging op hun eindpunt (ter beschikking stellen van de operator) of aan de grens.

Driemaandelijks (uiterlijk 2 maanden na de beschouwde periode)

- Evolutie van het verkeer:
 - van reizigers, in trein-km, per verkeerstype (binnenlands en grensoverschrijdend, internationaal hogesnelheids- en klassiek verkeer);
 - van goederen, in trein-km, per verkeerstype (klassiek, gecombineerd).

Maandelijks (uiterlijk 2 maanden na de beschouwde periode)

- Regelmaat binnenlands en grensoverschrijdend reizigersverkeer:
 - o Percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ die op tijd zijn;
 - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;

- ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
 - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
- o Percentage geprogrammeerde treinen met maximaal 5 minuten vertraging bij aankomst, waarbij de vertragingen te wijten aan gevallen van overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen, geneutraliseerd zijn in de te maken berekening;
 - o Percentage van de treinen met meer dan 5 minuten vertraging te wijten aan:
 - ⇒ gevallen van overmacht;
 - ⇒ de uitvoering van grote investeringsprojecten;
 - ⇒ langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen.
- Regelmaat internationaal hogesnelheidsverkeer van reizigers:
 - o Percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ die op tijd zijn;
 - ⇒ met maximaal 5 minuten vertraging;
 - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
 - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
 - Regelmaat klassiek internationaal reizigersverkeer:
 - o Percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ met maximaal 6 minuten vertraging;
 - ⇒ met een vertraging tussen 6 en 30 minuten;
 - ⇒ met meer dan 30 minuten vertraging;
 - ⇒ die afgeschaft werden.
 - Regelmaat goederenverkeer:
 - o Percentages, zonder neutralisatie, van de treinen:
 - ⇒ met maximaal 60 minuten vertraging;
 - ⇒ met meer dan 60 minuten vertraging.

Specifiek gevraagd

- Dagelijkse minimumprestaties in trein-km met betrekking tot de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, zoals gedefinieerd in hoofdstuk II, vóór iedere aanpassing van het vervoerplan;
- Volledige resultaten van de bij de reizigers gevoerde enquête « Kwaliteitsbarometer » (uiterlijk 2 maand na het voeren van de enquête);
- Regelmatige rapportering van de indicatoren die ontwikkeld zijn in het kader van de toepassing van het Kwaliteitssysteem van de NMBS (uiterlijk 2 maand na de metingsperiode).

Door de NMBS te leveren inlichtingen, rapporten en documenten

Wanneer het DGVL niet wordt vermeld als geadresseerde van de hieronder opgenomen inlichtingen, rapporten en documenten:

- is het DGVL automatisch de geadresseerde als er geen enkele geadresseerde vermeld wordt;
- wordt er een kopie gestuurd naar het DGVL, gelijktijdig met de hoofdzending, als er andere geadresseerden vermeld worden.

Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst, alsook de binnenlandse bedieningen door hogesnelheidstreinen

- voorstellen voor belangrijke wijzigingen aan het vervoerplan, aan de Minister van Overheidsbedrijven
- een jaar na de indienststelling, evaluatie van het pilootproject met rechtstreekse treinen zonder stilstanden van en naar Brussel, aan de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit
- omstandig verslag over projecten om bepaalde lokale verbindingen permanent te bedienen met bussen, aan het DGVL
- informatieverstrekking aan het publiek bij ernstige verstoring van het verkeer
- dossier met betrekking tot de projecten voor het afschaffen van een bediening of voor het afwijken van de minimumbediening, aan het DGVL
- 31 december 2005, het resultaat van de studie aangaande het gebruik van de « trein-trams », alsook een actieplan voor de uitvoering van de pilootprojecten, aan de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit

Investeringsplan

Meerjarenplan:

- 30.09.05: investeringsplan 2006-2007, aan de NMBS Holding;
- 31.03.07: ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2008-2012, aan de NMBS Holding met het oog op goedkeuring ervan door de Regering;
- 30 juni van elk jaar vanaf 2006: jaarlijks evaluatieverslag over de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan en, indien nodig, ontwerp van actualisering van het plan, aan de Minister van Overheidsbedrijven via het DGVL (in 2005: 30 september).

Jaarprogramma:

- 15 november van elk jaar (of ten vroegste twee maanden na wijziging van de dotatie van de Staat volgens artikel 98 van onderhavig contract): jaarlijks investeringsprogramma voor het volgende jaar, via de NMBS Holding, aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan het DGVL;
- 30 september van elk jaar: tussentijds verslag van de vorderingen betreffende de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma, aan de Minister van Overheidsbedrijven, via de NMBS Holding, en aan het DGVL;

- 30 april van elk jaar: jaarlijks evaluatieverslag over de uitvoering van het jaarlijks investeringsplan, aan de Minister van Overheidsbedrijven, via de NMBS Holding, en aan het DGVL;
- 31 juli van elk jaar vanaf 2006, indien nodig: amendement aan het jaarlijks investeringsplan, aan de Minister van Overheidsbedrijven, via de NMBS Holding, en aan het DGVL (in 2005: 30 september).

Projectdocumenten:

- 31 maart 2005, in overleg met Infrabel en de NMBS Holding: geactualiseerd « Handboek projectdocumenten »;
- 15 februari, 30 april, 30 september en 15 december van elk jaar: bijwerkingen van de projectdossiers en collectieve dossiers, aan het DGVL (in 2005: eerste verzending op 15 juli);
- 30 juni: bijwerkingen van de projectfiches die bestemd zijn voor externe communicatie, met name naar de Gewesten, aan het DGVL.

Investeringsbeslissingen:

- op doorlopende basis en uiterlijk op 31 december van het jaar waarop ze betrekking hebben: de dossiers betreffende de investeringsbeslissingen met het oog op het bekomen van het visum (« groen licht » genoemd), aan het DGVL (zolang de migratie naar het nieuwe controlesysteem niet is verwezenlijkt).

Opdracht van openbare dienst met betrekking tot het grensoverschrijdend reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst

- 31 december 2005, mogelijke verbeteringen van het aanbod aan grensoverschrijdend vervoer, met inbegrip van een sociaal-economische studie, aan de Staat.

Opdracht van openbare dienst met betrekking tot de prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie

- zodra ze is goedgekeurd, de overeenkomst die gesloten wordt in het kader van de behoeften van de Natie, en alle nuttige inlichtingen met betrekking tot de toepassing ervan, in overleg met de NMBS Holding en Infrabel, aan het DGVL.

HET TARIEFBELEID

- 2 maanden vóór hun communicatie aan het publiek, de tariefaanpassingen, aan het DGVL
- 10 dagen vóór hun toepassing, de tariefaanpassingen, aan het publiek
- 30 april, een evaluatieverslag over de impact van het tariefbeleid, aan de Minister van Mobiliteit

KWALITEIT VAN DE DIENST

- jaarlijks actieplan inzake intermodaliteit, aan het DGVL
- rapport over het concept van integrale kwaliteitszorg toegepast op sommige lokale bedieningen
- 1 juli 2005, promotionele acties, aan de Minister van Overheidsbedrijven
- twee maanden nadat ze werden gevoerd, de resultaten van de enquêtes « kwaliteitssysteem » en « Kwaliteitsbarometer », aan het DGVL

- 30 april, verslag aangaande de opvolging van de kwaliteit, met inbegrip van de domeinen milieu en intermodaliteit, aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL

VEILIGHEID VAN HET PERSONEEL EN VAN DE REIZIGERS EN EXPLOITATIEVEILIGHEID

- 15 november, veiligheidsplan voor het personeel en voor de reizigers, aan de Minister van Mobiliteit
- 30 november, exploitatieveiligheidsplan, aan het DGVL en aan Infrabel
- mei 2005, actieplan met betrekking tot het voorbijrijden van lichtseinen
- 31 maart 2005, actieplan inzake exploitatieveiligheid, aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL
- 30 juni 2005, voorstelling van het geoptimaliseerde informaticasysteem inzake de opvolging van gevaarlijke stoffen, aan het DGVL
- 30 april, RID-rapport, aan de Minister van Mobiliteit en aan het DGVL

GEDRAGSREGELS TEN OVERSTAAN VAN DERDEN

- antwoord op de adviezen van het Raadgevend Comité van de gebruikers;
- communicatie van de vereiste inlichtingen aan het Raadgevend Comité van de Gebruikers
- informatie aan het Raadgevend Comité van de gebruikers met betrekking tot de belangrijke aanpassingen van het vervoerplan en van de tarieven.

Financiële relaties

- 30 april van elk jaar, een specifiek jaarverslag aangaande het gebruik van de dotatie « Investerings »;
- 30 september 2005, voorstel voor bestelling van het GEN-materieel en financieringsmodaliteiten, in overleg met Infrabel en de NMBS Holding, aan de Minister van Overheidsbedrijven
- 30 juni 2005, rekeningen afgesloten
- 30 september 2005, audit van de rekeningen
- 15 november 2005, business plan 2005-2007 voor audit van het Rekenhof
- 30 november 2005, business plan 2005-2007 en voorstel inzake verdeling van de dotaties, aan de Minister van Overheidsbedrijven, via de NMBS Holding
- 15 april, inkomsten en uitgaven in verband met de binnenlandse bedieningen door hogesnelheidstreinen alsook een prognose voor de komende vier jaar, aan het DGVL

Storting van de bijdragen van de Staat

- in 2005, een maand vóór iedere vervaldag van storting, rechtvaardigende documenten betreffende de investeringen in rollend materieel ten laste van het GEN-Fonds, aan het DGVL via de NMBS Holding;
- jaarlijks, rekeningen van het vorige jaar en rechtvaardigende stukken met betrekking tot de investeringen;
- jaarlijks, goedkeuring van de rekeningen van het jaar t door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS;
- 31 december van elk jaar, goedkeuring van het budget van de NMBS door haar Raad van Bestuur.

Ondernemingsplan

- 15 november 2005, nieuw ondernemingsplan, aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit;
- jaarlijkse aanpassing van het ondernemingsplan, aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Minister van Mobiliteit.

Diverse bepalingen

- antwoord op de vragen van de Minister van Overheidsbedrijven, van de Minister van Mobiliteit en van het DGVL;
- documenten van de Raad van Bestuur van de NMBS;
- 30 april van elk jaar, jaarrekeningen, jaarlijks beheersverslag en verslag van het college van commissarissen, aan de Ministers en aan het DGVL (Wet van 21 maart 1991);
- 30 april van elk jaar, bijvoegsel bij het jaarverslag over de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, aan de Ministers.

Opvolging van het contract

- statistieken volgens bijlage 13, aan het DGVL

Vrijwaringsclausules

- indien de NMBS de doelstellingen van het contract niet haalt, voorstel met maatregelen om dat te verhelpen, aan de Staat vertegenwoordigd door het DGVL

Directie Strategie en Coördinatie

**MEERJARENINVESTERINGSPLAN 2005-2007 VAN DE NMBS-GROEP
(EERST BIJVOEGSEL BIJ DE BEHEERSCONTRACTEN)**

Het tussen de Staat en de NMBS-Holding gesloten beheerscontract bepaalt dat « *tegen 30 september 2005 de NMBS-Holding, met instemming van Infrabel en de NMBS, aan de Minister van Overheidsbedrijven een geharmoniseerd gemeenschappelijk voorstel van investeringsplan 2006-2007 voorlegt van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel, uitgaande van het meerjarenplan 2004-2007* ».

Het onderhavige document is dit investeringsplan maar bevat ook, om een globaler beeld te krijgen, de in 2005 voorziene kosten (amendering budget 2005).

Hoewel dit document door de NMBS-Holding wordt ingediend, moet er onderstreept worden dat de uitwerking ervan slechts mogelijk was dankzij de wil tot constructieve samenwerking waarvan de vertegenwoordigers van de drie vennootschappen van de Groep in het Investeringscomité blijk gegeven hebben en dankzij het aanzienlijk werk dat werd geleverd door de investeringsverantwoordelijken in de verschillende entiteiten van deze vennootschappen.

Het ging immers om een zware uitdaging, want ondanks het bestaan van een in het raam van de vroegere NMBS uitgewerkt basisontwerp, moesten er wegens de belangrijke actualisering die diende gerealiseerd, talrijke compromissen gesloten worden tussen de vennootschappen van de groep.

1. INLEIDING

1.1. Uitgangspunt

Het uitgangspunt is, zoals voorzien in de beheerscontracten, het meerjarenplan 2004-2007 dat werd vastgelegd door de Raad van Bestuur van de vroegere NMBS (document RB 2003/261-1), met inbegrip van de diverse wijzigingen die zich tot eind 2004 hebben voorgedaan en waarvan op 29 november 2004 een overzicht werd voorgelegd aan het Directiecomité van de vroegere NMBS (document DC 2004/757).

Opmerking : dit meerjarenplan 2004-2007 was feitelijk afgeleid van het plan 2001-2012 en werd aangepast om rekening te houden met de beschikbare budgettaire enveloppes.

1.2. Actualisering van het oorspronkelijk plan

Het voorgestelde plan ligt uiteraard in de lijn van dit door de Regering goedgekeurd meerjareninvesteringsplan 2004-2007, maar werd aangepast om rekening te houden met :

- de nieuwe krachtlijnen die werden vastgelegd in de beheerscontracten van de drie vennootschappen en de oriëntaties van hun Directiecomités ;
- de evolutie van de financieringsbronnen ;
- diverse technische beperkingen.

Verder zijn alle bedragen uitgedrukt in euro 2005.

1.2.1. De krachtlijnen van het plan

De door de 3 vennootschappen van de Groep gesloten beheerscontracten bevatten een aantal door de Regering gewenste nieuwe verbintenissen. Sommige ervan geven aanleiding tot bijkomende behoeften inzake investeringen. Daarvan uitgaande hebben de Directiecomités hun prioriteiten bepaald, evenals de grote oriëntaties die ze wensten te volgen.

Voor Infrabel

- Veiligheidsinvesteringen (ETCS, GSM-R,...).
- Behoud van een totaal investeringsvolume voor capaciteitsbehoud, gelijk aan minimum 285 miljoen €per jaar, met onder meer de bespoediging van het programma voor de concentratie van de seinhuizen.
- Behoud en modernisering van de productiemiddelen, met inbegrip van de bespoediging van het programma voor de bouw van de LCI.
- Snelle voltooiing van de hogesnelheidsinfrastructuren van grens tot grens.
- Voortzetting van de geleidelijke invoering van het GEN-net.

Voor de NMBS

- Snelle aanpassing van de capaciteit om te voldoen aan de groei doelstellingen voor het reizigersvervoer, zoals vooropgesteld door de Regering.
- Aanpassing van het park voor de geleidelijke invoering van de GEN-diensten (modernisering en aankoop van materieel)
- Vernieuwing van het oudste materieel en standaardisering van het materieel om de exploitatiekosten ervan te verminderen.
- Modernisering van het productie-apparaat (onderhoudswerkplaatsen voor het materieel).

Voor de NMBS-Holding

- Bespoediging en uitbreiding van het programma voor bouw en inrichting van parkings voor de reizigers.
- Behoud van een hoog peil voor de investeringen ter verbetering van de gebouwen bestemd voor het onthaal van de reizigers.
- Modernisering van het informatica-apparaat, ondersteuning van vele rationaliseringsprojecten binnen de Groep.

1.2.2.

Algemeen financieel kader

Bij de uitwerking van het ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2005-2007 werd rekening gehouden met de budgettaire beperkingen, met oriëntaties inzake financieringswijzen en met een aantal hypothesen.

Dotations ingeschreven in de beheerscontracten

De investeringsdotaties van de overheid voor de 3 vennootschappen van de NMBS-Groep samen zijn in de beheerscontracten vastgelegd op de volgende bedragen (uitgedrukt in €2005) :

- o jaar 2005 : 814.897 K€;
- o jaar 2006 : 927.579 K€;
- o jaar 2007 : 962.862 K€

Van die bedragen dient, vóór iedere verdeling in 2006 en 2007 een som van 7 miljoen € afgehouden om te dienen als bijkomende middelen voor de investeringen m.b.t. de reizigersparkings.

Voltooiing van de HST

De voltooiing van het HST-project van grens tot grens zal moeten gebeuren binnen de daartoe voorziene budgettaire enveloppes, namelijk :

- o het budget dat thans ten laste van de FOD voorzien is voor de jaren 2005 tot 2007 en de saldo's van de vroegere HST-Fin en van de bijdrage van Nederland ;
- o een lening van maximum 282 miljoen € waarvan de Staat de kosten op zich zal nemen op basis van een overeenkomst van commerciële aard.

Beheersing van de evolutie van de schuldenlast ¹

Elk van de 3 vennootschappen van de Groep wenst iets te doen aan alle mogelijke oorzaken van schuldcreactie of -verhoging en wil daartoe onder meer de toevlucht tot eigen fondsen voor de financiering van de investeringen tot het strikt noodzakelijke beperken.

Concretisering van de Publiek - Private Samenwerkingen (PPS) en van de prefinancieringen

Gelet op de stand van vordering van de voorbereidende dossiers is gebleken dat het zeer onwaarschijnlijk is dat er al in 2005 een concretisering van Publiek - Private Samenwerkingen of prefinancieringen komt voor de financiering van andere projecten dan de « Diabolo ».

Dat veroorzaakt uiteraard vertraging in de planning van de betrokken werken maar heeft ook onrechtstreekse gevolgen voor andere projecten. Inderdaad, om technische redenen moeten sommige werken die men in die projecten wou opnemen, in 2005 uitgevoerd

¹ Voor de terugkoop van rollend materieel door de NMBS-Holding op het einde van Sale and Lease/Rent Back-verrichtingen zijn voorzieningen aangelegd, maar deze terugkoop is niet opgenomen in het investeringsplan.

worden en geïntegreerd worden in de klassieke financiële enveloppes, hoofdzakelijk de dotatie FOD.

Het plan is daarentegen gebaseerd op de hypothese van de concretisering van alle in de oorspronkelijke plannen overwogen Publiek - Private Samenwerkingen en prefinancieringen vanaf 2006. Voor de PPS en prefinancieringen is er geen terugbetaling voorzien vóór ten vroegste 2008.

Financiering van het GEN-materieel

Het beheerscontract van de NMBS beschrijft de door de Staat overwogen financieringswijzen voor het GEN-project in het algemeen en het rollend materieel GEN in het bijzonder.

Het gedeelte van het plan dat de NMBS betreft, is gebaseerd op de hypothese dat de aankoop van nieuwe elektrische motorstellen zou kunnen gefinancierd worden volgens het in artikel 73 van haar beheerscontract voorziene mechanisme (namelijk dat de Staat instaat voor de dekking - zowel in kapitaal als in interesten - van de aankoop van het materieel).

Europese financiering

Er is een financiering vanwege de Europese Commissie voorzien om de verwezenlijking van bepaalde projecten te ondersteunen, zoals de Diabolo, de GSM-R of de modernisering van as 3.

Dergelijke subsidies zijn eveneens voorzien of overwogen voor het HST-project (uitbouw van de infrastructures en uitrustingen ETCS voor de Thalys-stellen).

Projecten voor andere derden

Sommige projecten (bijvoorbeeld inrichting van stationsomgevingen, concessies) worden gefinancierd of zullen moeten gefinancierd worden door andere derden (plaatselijke overheden of privé-investeerders). Ze komen voor onder de rubriek « andere financieringen » en vertegenwoordigen 39,5 miljoen € (15,4 miljoen € voor Infrabel en 24,1 miljoen € voor NMBS-Holding).

1.2.3. Technische aanpassingen

Aan de vorige plannen werden ook een aantal technische aanpassingen aangebracht, die niet de vertaling van strategische keuzen zijn, maar die tot doel hebben rekening te houden met bijvoorbeeld :

- de effectieve stand van vordering van bepaalde projecten ;
- de overdracht tussen vennootschappen van de Groep van de verantwoordelijkheid voor bepaalde projecten en van de overeenkomstige financiële middelen ;
- een nauwkeuriger evaluatie van de gebudgetteerde kosten, op basis van bijvoorbeeld de ontvangen prijsoffertes.

2.

DE VOORNAAMSTE PROJECTEN VAN HET FYSIEK PROGRAMMA

De onderlinge afstemming tussen de oorspronkelijke plannen, de weerhouden krachtlijnen, het algemeen financieel kader en de technische beperkingen (waarbij ook de verplichte naleving van de regionale verdeelsleutel voor de investeringen dient gevoegd) hebben uiteraard arbitrages tussen projecten en het bereiken van een consensus tussen vennootschappen in het Investeringscomité gevergd.

Ten opzichte van wat men had kunnen overwegen zonder al deze beperkingen en verplichtingen, is het uiteraard noodzakelijk geweest de omvang van sommige projecten te reduceren of ze uit te stellen of te spreiden in de tijd.

De hierna volgende paragrafen stellen de markante elementen van de projecten van elk van de 3 vennootschappen in het licht; de volledige details van de planning zijn opgenomen in bijlage 3.

2.1. Globale verdeling van de investeringen

Over de periode 2005-2007 zal de NMBS-Groep 4.812 miljoen € investeren, als volgt verdeeld tussen de 3 vennootschappen :

Vennootschap	Bedragen	Percentage
Infrabel	3.334	69 %
NMBS	947	20 %
NMBS-Holding	531	11 %
Totaal	4.812	100 %

Voor de financiering van deze investeringen wordt een beroep gedaan op de volgende bronnen² :

Bron	Bedragen	Percentage
Staat	2.705	56 %
GEN Fonds	560	12 %
Artikel 73	76	2 %
Lening HST	177	4 %
Saldo HST Fin. En NL	629	13 %
Eigen fondsen / andere derden	334	7 %
Prefinanciering	12	0 %
PPS en prefin.	309	6 %
Europese Unie	10	0 %

² Zie ook § 3.2.

Projecten van Infrabel

De onderstaande tabel toont de globale onderverdeling in grote rubrieken van de 3.334 miljoen € die zijn ingeschreven op het budget 2005-2007 van Infrabel.

Rubrieken	Bedragen	Percentage
HST-infrastructuren	917	27%
Capaciteitsbehoud	881	26%
Capaciteits-uitbreiding (zonder GEN)	669	20%
Capaciteits-uitbreiding (GEN)	487	15%
Onthaal reizigers	221	7%
Productie-middelen	115	3%
Diverse	44	1%

2.2.1. HST-infrastructuren

De HST-infrastructuren zullen nog tot eind 2007 een zeer belangrijke plaats innemen in de investeringen van Infrabel. De voor de periode 2005-2007 ingeschreven budgetten bedragen 917 miljoen € (HST zuiver en HST gemengd, alle financieringswijzen samen), d.i. 28 % van alle investeringen van Infrabel.

De twee voornaamste lopende projecten zijn :

- de « P5 », hogesnelheidsverbinding tussen Luik en de Duitse grens, voor 363 miljoen €;
- het geheel « P6-P7-P8-Station Antwerpen-Centraal », hogesnelheidsverbinding Brussel- Schaarbeek-Antwerpen-Nederlandse grens, voor 453 miljoen €

De voorziene nieuwe financieringsmechanismen maken een onbelemmerde voortzetting van de werken mogelijk.

2.2.2. Capaciteitsbehoud

De investeringen voor capaciteitsbehoud zullen 881 miljoen € vertegenwoordigen, met als belangrijke posten :

- 549 miljoen € voor de klassieke infrastructuren ;
- 57 miljoen € op as 3 (Brussel-Luxemburg), gefinancierd via een prefinanciering ;
- 187 miljoen € voor de voortzetting van de concentratie van de seinhuizen ;
- 67 miljoen € werken uitgevoerd ter gelegenheid van de aanleg van de nieuwe hogesnelheidsinfrastructuren ;
- 18 miljoen € voor het begin van de uitbouw van het ETCS-systeem.

2.2.3.

Capaciteitsuitbreidingen zonder GEN

De belangrijkste projecten die in deze rubriek zijn opgenomen, zijn die waarvan de financiering gedeeltelijk via Publiek - Private Samenwerkingen verzekerd wordt : de Diabolo voor 109 miljoen € en de Liefkenshoektunnel voor 146 miljoen €

Onder de andere belangrijke projecten dienen vermeld :

- de versterking van lijn 130A : 10 miljoen €;
- Charleroi-Zuid : 11 miljoen €;
- doorrit Namen : 31 miljoen €;
- as 3, Brussel - Luxemburg : 16 miljoen €(prefinanciering) ;
- verbindingsboog lijnen 36 en 35 te Leuven : 22 miljoen €;
- uitbreiding en elektrificatie Genk-Goederen : 10 miljoen €;
- uitbreiding Linkeroever en Rechteroever Antwerpse haven : 63 miljoen €;
- op 4 sporen brengen van lijn 50A : 47 miljoen €;
- projecten « P211 » en « P311 » voor de verhoging van de toegangscapaciteit van Brussel-Noord en Brussel-Zuid : 20 miljoen €;
- klassiek gedeelte van het project « P8 » Brussel-Noord - Schaarbeek : 22 miljoen €;
- GSM-R : 88 miljoen €

De budgettaire beperkingen en de verplichtingen verbonden aan de naleving van de regionale verdeelsleutel hebben een grote impact op het vlak van de capaciteitsuitbreidingen. Er diende voornamelijk overgegaan tot :

- de spreiding in de tijd van de modernisering van lijn 130, van de versterking van lijn 130A en van de vermelde projecten « P211 » en « P311 » ;
- het uitstel van de start van de aanleg van een 3^{de} spoor tussen Brugge en Dudzele op lijn 51A, de ophoging van lijn 58 en de wijzigingswerken aan de vertakkingen Ledeberg en Melle. Er dient overigens opgemerkt dat het sporaansluitingsproject Garocentre gehandhaafd werd maar dat de budgettaire planning voor die werken werd herzien, teneinde rekening te houden met de meest recente vooruitzichten inzake uitvoering van de werken ;
- de beperking van de perimeter van bepaalde projecten : beperking van de aanpassingen op lijn 29 tot enkel het station Tielen.
- De bedragen voorzien voor de heropening van de IJzeren Rijn zullen worden aangepast in functie van de evolutie van het juridisch dossier.

Er werd eveneens een minder ambitieus (maar ook realistischer) programma weerhouden voor de uitbouw van de GSM-R in het Waals Gewest.

2.2.4.

Capaciteitsuitbreidingen voor het GEN

De investeringen voor de GEN-infrastructuren zullen in de loop van de periode 2005-2007 toenemen en zullen vooral betrekking hebben, voor in totaal 487 miljoen € op :

- de tunnel Josaphat : 129 miljoen €;
- lijn 161 : 133 miljoen €;
- lijn 124 : 101 miljoen €;
- lijn 50A : 99 miljoen €

Er dient genoteerd dat in het specifiek geval van de GEN-infrastructuren, het ondanks de afwezigheid van beperkingen inzake jaarlijkse budgettaire enveloppes, noodzakelijk geweest is sommige investeringen in het Waals Gewest uit te stellen, hoofdzakelijk om de regionale verdeelsleutel te kunnen respecteren.

2.2.5. Onthaal van de reizigers

Onder de 210 miljoen € die Infrabel onder deze rubriek voorziet zijn 151 miljoen € ingeschreven op het budget voor de aanpassing van de infrastructuur³ van de grote stations en onder meer :

- 5 miljoen € voor Charleroi-Zuid ;
- 11 miljoen € voor Bergen ;
- 19 miljoen € voor Luik-Guillemins ;
- 6 miljoen € voor Vilvoorde ;
- 6 miljoen € voor Halle ;
- 12 miljoen € voor Leuven ;
- 23 miljoen € voor Brugge ;
- 18 miljoen € voor Gent-Sint-Pieters ;
- 26 miljoen € voor Antwerpen-Centraal;
- 21 miljoen € voor de 3 hoofdstations van de Noord-Zuidverbinding te Brussel.

De budgettaire beperkingen en de noodzaak om de regionale verdeelsleutel voor de investeringen in acht te nemen, hebben geleid tot het uitstel van sommige projecten van inrichting van de stationsinfrastructuur, hoofdzakelijk te Brussel-Congres, Brussel-Zuid en Luik-Paleizen. Er dient genoteerd dat de te Bergen geplande werken gehandhaafd werden maar dat de budgettaire planning van deze werken werd herzien om rekening te houden met de meest recente vooruitzichten inzake uitvoering van de werken.

2.2.6. Productiemiddelen en diverse

De onder deze rubrieken ingeschreven 159 miljoen € zijn hoofdzakelijk bestemd voor :

- de werkplaatsen instandhouding infrastructuur en de LCI : 71 miljoen €;
- de speciale werktuigen voor onderhoud van de infrastructuur : 26 miljoen €;
- de specifieke informatica van Infrabel : 30 miljoen €;
- de investeringen voor « Andere derden » : 15 miljoen €

2.3.

³ Het gaat hier noch om de stationsgebouwen noch om de parkings, die opgenomen zijn in de projecten van de NMBS-Holding, maar over het gedeelte van de infrastructuur dat beheerd wordt door Infrabel (sporen, perrons, onderdoorgangen, enz.)

Projecten van de NMBS

De onderstaande grafiek toont de verdeling per aard van alle investeringen van de NMBS (947 miljoen €).

Rubrieken	Bedragen	Percentage
Aankoop rijtuigen	182	19%
Aankoop motorstellen	76	8%
Aankoop locomotieven	71	7%
Renovatie reizigersmaterieel	86	9%
HST	79	8%
Wagens	61	6%
Ander rollend materieel	79	8%
Onderhoudswerkplaatsen	168	18%
Diverse	144	15%

Om de enveloppes van de Staatsdotaties te respecteren en de toevlucht tot eigen fondsen te beperken, is het noodzakelijk geweest sommige projecten te beperken of in de tijd te spreiden, onder meer projecten van modernisering van de onderhoudswerkplaatsen en van renovatie van het rollend materieel.

2.3.1. Aankoop van rijtuigen

De aankoop van dubbeldekrijtuigen type M6 is één van de antwoorden op de stijgende capaciteitsbehoeften voor het reizigersvervoer. Onder deze rubriek zijn opgenomen :

- o 137 miljoen € voor de betaling van de tweede schijf (waarvan de bouw aan de gang is) ;
- o 46 miljoen € voor de eerste betalingen voor de aankoop van een derde schijf van 90 rijtuigen.

2.3.2. Aankoop van motorstellen

Het plan voorziet in de aankoop van een eerste schijf van 80 drieledige elektrische motorstellen, waardoor de vervoercapaciteit kan verhoogd worden, inzonderheid voor de GEN-diensten rond Brussel. Het in het programma opgenomen bedrag van 76 miljoen € dient om de eerste betalingen i.v.m. deze bestelling te dekken, waarvan de financiering gepland is volgens het mechanisme van artikel 73 van het beheerscontract van de NMBS (zie § 0).

2.3.3.

Aankoop van locomotieven

Onder deze rubriek zijn de volgende projecten opgenomen :

- o 22 miljoen € voor de eerste betalingen m.b.t. de aankoop van 60 nieuwe elektrische locomotieven (de uitbreiding van het rijkwagenspark vergt de indienststelling van bijkomende locomotieven. Verder moet een deel van het park dat thans in dienst is, maar dat zowel in technisch opzicht als wat de exploitatiecapaciteit betreft, verouderd geworden is, vervangen worden) ;
- o 19 miljoen € voor de eerste betalingen m.b.t. de aankoop van 20 baandiesel-locomotieven voor de goederendiensten ;
- o 30 miljoen € die nog moeten betaald worden voor de aankoop van de tweede schijf diesel locomotieven type 77/78 welke gebruikt worden voor de goederendiensten.

2.3.4. Renovatie van het reizigersmaterieel

De in deze rubriek opgenomen 86 miljoen € zijn als volgt verdeeld :

- o 61 miljoen € voor de modernisering van elektrische motorstellen, hoofdzakelijk gebruikt bij de City-Rail-diensten die de voorafspiegeling zijn van de GEN-bedieningen;
- o 25 miljoen € voor de diverse andere projecten (bijvoorbeeld : de renovatie van rijkwagens type M4).

Het plan voorziet in de toerekening van de modernisering van de elektrische motorstellen aan het voor het rollend materieel bestemd gedeelte van het GEN-Fonds, volgens artikel 74 van het beheerscontract van de NMBS.

2.3.5. Hogesnelheidstreinen

Deze rubriek bevat hoofdzakelijk de aankoop, voor 60 miljoen € van 3 hogesnelheidsstellen (250 km/u) die de bediening Brussel - Amsterdam moeten verzekeren. De rest, namelijk 19 miljoen € is bestemd voor de renovatie van het bestaand HST-park en de aanpassing van de boordse inrichtingen van dat park.

2.3.6. Goederenwagens

Het bedrag van 61 miljoen € is bestemd voor de aankoop van nieuwe wagens (33 miljoen €) en voor de modernisering van het bestaande park (28 miljoen €).

2.3.7. Andere investeringen voor het rollend materieel

Onder deze rubriek zijn de volgende projecten opgenomen :

- o diverse wijzigingen van locomotieven (13 miljoen €) ;
- o de aankoop van rail-wegvoertuigen (6 miljoen €) ;
- o de installatie van de GSM-R boorduitrustingen (22 miljoen €) ;
- o de ETCS-uitrustingen van het materieel (38 miljoen € FOD + 1 miljoen € op eigen fondsen).

2.3.8.

Onderhoudswerkplaatsen voor het materieel

De onder deze rubriek opgenomen 168 miljoen € zijn bestemd voor de infrastructuren (gebouwen, sporen, enz.) en de uitrustingen van de centrale werkplaatsen en de werkplaatsen voor gewoon onderhoud van het rollend materieel. 37 miljoen € zijn bestemd voor de projecten van bouw van twee nieuwe werkplaatsen voor het tractiematerieel, de ene te Angleur (ter vervanging van Kinkempois) en de andere te Melle (ter vervanging van Merelbeke).

2.3.9. Diverse

De voornaamste projecten in deze rubriek van 142 miljoen € zijn de volgende :

- onthaal reizigers : 15 miljoen €;
- specifieke informatica voor de NMBS : 67 miljoen €;
- gasoliebevoorradinginstallaties voor het rollend materieel : 11 miljoen €;
- GPS-systeem voor opvolging van het rollend materieel : 13 miljoen € FOD (+ 1 miljoen € op eigen fondsen).

2.4.

Projecten van de NMBS-Holding

De onderstaande grafiek toont de globale verdeling van de investeringen van de NMBS-Holding (531 miljoen €) per rubriek ⁴.

Rubriek	Bedragen	Percentage
Onthaal reizigers	284	54%
HST-infrastructuren	69	13%
Capaciteitsbehoud	39	7%
GEN	12	2%
Productiemiddelen	25	5%
Diverse	101	19%

2.4.1. Onthaal reizigers

De NMBS-Holding wil in de periode 2005-2007 ongeveer 284 miljoen € investeren voor het onthaal van de klanten ⁵.

121 miljoen € zouden geïnvesteerd worden in de grote stations van het net, met name :

- 10 miljoen € voor Charleroi-Zuid ;
- 52 miljoen € voor Luik-Guillemins ;
- 2 miljoen € voor Namen ;
- 17 miljoen € voor Antwerpen-Centraal ;
- 9 miljoen € voor Leuven ;
- 7 miljoen € voor Gent-Sint-Pieters ⁶ ;
- 9 miljoen € voor Brussel-Centraal ;
- 3 miljoen € voor Brussel-Noord ;
- 5 miljoen € voor Brussel-Luxemburg.

De budgettaire beperkingen hebben geleid tot het uitstel van sommige projecten van verbetering van het onthaal van de klanten, onder meer in de stations Aarlen (gevels), Hoei en Virton (renovaties), Brussel-Noord (lokettenzaal), Etterbeek, Halle (fietsenstalling), Dendermonde (verbouwing van het stationsgebouw), Hasselt (inrichting van de omgeving) en Liedekerke (stationsomgeving).

Voor de parkings is er over de periode 2005-2007 een bedrag van 108 miljoen € voorzien.

Deze investeringen worden slechts gedeeltelijk gedekt door een overheidsfinanciering. Overeenkomstig de wensen van de voogdijoverheid heeft de NMBS-Holding zich er immers toe verbonden een belangrijker en/of sneller fysiek programma voor de uitbouw van parkings uit te voeren en heeft ze aanvaard daar een gedeelte van te prefinancieren. Rekening houdend met het feit dat daarvoor jaarlijks in de FOD-dotatie een bedrag van 22 miljoen € voorbehouden is vanaf 2006, zal de NMBS-Holding de geprefinancierde bedragen gerecupereerd hebben tegen 2009/2010.

⁴ Voor de terugkoop van rollend materieel door de NMBS-Holding bij het einde van Sale and Lease/Rent Back-verrichtingen zijn voorzieningen aangelegd maar deze terugkoop is niet opgenomen in het investeringsplan.

⁵ Zijn ten laste van de NMBS-Holding : de stationsgebouwen, de parkings, de concessies, de stationsomgevingen, en dit komt bovenop de door Infrabel geplande investeringen.

⁶ Met inbegrip van de Masterplan-studies.

De voornaamste overwogen parkings zijn :

- Gent-Sint-Pieters : 25 miljoen €;
- Brugge : 16 miljoen €;
- Hasselt : 10 miljoen €;
- Landen : 2 miljoen €;
- Gembloers : 3 miljoen €;
- Bergen : 3 miljoen €;
- Saint-Ghislain : 2 miljoen €;
- Ans : 1 miljoen €;
- Charleroi- Zuid : 1 miljoen €;
- Hoei : 1 miljoen €

Anderzijds worden de parkings van de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal (30 miljoen €) gefinancierd met de in het algemeen financieel kader (punt 1.2.2) behandelde HST-lening.

Bovendien zullen er 32 miljoen €bested worden aan de verbeteringen van het onthaal in de kleine stations en stopplaatsen : stationsgebouwen, verlichting, diverse aanpassingen voor de mensen met beperkte mobiliteit, diverse renovaties door Facility Management, fietsenstallingsinstallaties, ...

Ten slotte moeten er over de periode 2005-2007 24 miljoen €investeringen voorzien worden in verband met projecten die door andere derden moeten gefinancierd worden.

2.4.2. HST-infrastructuren

Het bedrag van 69 miljoen €dekt de voortzetting en de bijna-voltooing van de werken ten laste van de NMBS-Holding in de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal.

Het gaat onder meer om de werken aan de stationsgebouwen, de perronoverkapping in de mate dat ze beschouwd wordt als integraal deel uitmakend van het gebouw, en de inrichting van de stationsomgevingen.

Het gaat hier wel degelijk om het gedeelte van deze werken ten laste van het HST-project, dat bovenop de werken komt die voorzien zijn in de eerder vermelde rubriek « Onthaal ».

2.4.3. Capaciteitsbehoud

Het voorziene bedrag van 39 miljoen €is onder meer bestemd voor :

- de investeringen voor het telefonienetwerk (IP-netwerk, schakelcentrales, DC-voeding, ...);
- het project Malaga (videobewaking en beveiliging van de installaties);
- de gebouwen van de seinhuizen ten laste van de NMBS-Holding (dit is het geval voor de gebouwen die niet voor meer dan 50 % door Infrabel bezet zijn). Het gaat in onderhavig geval om investeringen te Muizen, Charleroi-Zuid (blok 20) en de Waaslandhaven.

2.4.4.

GEN-net

Het gaat hier om de werken die dienen uitgevoerd in de stations en de parkings van de GEN-zone op de vier lijnen 161 (Brussel - Namen), 124 (Brussel - Charleroi), 50A (Brussel - Oostende) en 36 (Brussel – Luik).

Deze investeringen bedragen nagenoeg 12 miljoen €

2.4.5. Productiemiddelen en Diverse

Er is een bedrag van 25 miljoen € met FOD-financiering voorzien voor onder meer :

- dienstgebouwen en gebouwen voor divers gebruik ;
- directiegebouwen, in de mate dat het gaat om gebouwen waarin openbare dienst gebonden activiteiten worden uitgeoefend ;
- administratieve gebouwen.

Bovendien zullen ongeveer 100 miljoen € besteed worden aan :

- de informatisering van de verschillende directies (77 miljoen €), onder meer H-HR (invoering van een Learning Management System) en H-F (implementatie van een ERP-package voor de NMBS-groep).

Zijn ook geprogrammeerd, de aankoop van componenten voor de uitbouw van de IT-architectuur van de volledige NMBS-Groep, de aankoop van verscheidene licenties voor het gebruik van het ERP-systeem, de aankoop van bureautica-apparatuur, enz.);

- de directiegebouwen die onder de commerciële diensten vallen;
- de investeringen voor Facility Management, met onder meer het autovoertuigenpark ;
- de commerciële investeringen van H-ICT inzake telefonie.

3. HET GEDETAILEERD MEERJARENPLAN

De tabellen in bijlage geven de details van het investeringsplan van de drie vennootschappen van de Groep.

De structuur ervan stemt in ruime mate overeen met die welke door de beheerscontracten wordt voorgeschreven, zelfs al is het vereiste detailniveau nog niet bereikt.

Men vindt er jaar per jaar, voor de drie vennootschappen (NMBS-Holding, Infrabel en NMBS) en per financieringsbron, de verschillende voorziene budgetten per rubrieken, sub-rubrieken en zelfs projecten. Alle bedragen zijn uitgedrukt in miljoen €(waarde 2005).

3.1. De onderverdeling in rubrieken en subrubrieken

De gebruikte grote rubrieken en subrubrieken zijn de volgende.

3.1.1. De HST-infrastructuren

Met een onderscheid tussen HST zuiver (« 1^{ste} kolom ») en HST gemengd (« 2^{de} kolom »).

De investeringen die uitsluitend voor de HST dienen of die enkel noodzakelijk zijn wegens de doorrit van de HST, vallen in de « 1ste kolom » (financiering via het saldo van de vroegere HST-Fin en van de bijdrage van Nederland en via de in punt 1.2.2 vermelde HST-lening), terwijl de investeringen die zowel voor de HST als voor de binnenlandse dienst dienen, ten laste vallen van de « 2^{de} kolom », gefinancierd met de FOD-dotatie en de HST-lening.

3.1.2. Het capaciteitsbehoud

Dit programma vormt de basis voor de investeringen van Infrabel. De werken hebben vooral tot doel het net in een perfecte staat van werking te houden, d.w.z. normale omstandigheden te behouden, op het huidige niveau, voor het treinverkeer, zonder fundamentele wijziging van de bestaande spoorweginstallaties.

Er dient genoteerd dat de in samenhang met het HST-project gerealiseerde investeringen (« 3^{de} en 5^{de} kolom ») hiertoe ook bijdragen.

Deze doelstelling wordt bereikt door de vernieuwing van de infrastructuren maar ook door de modernisering van de installaties (bijvoorbeeld door het gebruik van geprogrammeerde logica technologie voor de seinhuizen en de plaatsing van nieuwe types spoortoestellen).

Daarbij komen nog een belangrijk project dat zal bijdragen tot de verbetering van de veiligheid van het treinverkeer, het project ETCS, en het project Malaga dat verband houdt met de beveiliging van de installaties (stations, werkplaatsen, omgeving, ...)

3.1.3. Het onthaal van de klanten

De grote doelstellingen van dit plan beogen onder meer de verbetering van de toegankelijkheid van de stations en stopplaatsen, een betere informatieverstrekking in het station en op de perrons, een groter comfort van de installaties voor de reizigers, de uitbouw van parkeerfaciliteiten in de onmiddellijke nabijheid van de stations.

In de tabel wordt een onderscheid gemaakt tussen de investeringen m.b.t. de « grote stations », met inbegrip van de HST-stations van Luik-Guillemins en Antwerpen-Centraal, de parkings en de andere diverse investeringen in de stations en stopplaatsen, alsook de investeringen die gewent worden door de operator of die andere financieringen moeten krijgen.

3.1.4. De productiemiddelen

Deze rubriek groepeert de dienstgebouwen (onder meer de Logistieke Centra Infrastructuur (CLI) en de Infrastructuurwerkplaatsen), de productiemiddelen Infra (werktuigen van de baan, werkplaatsuitrustingen, gereedschap, voertuigenpark) en de werkplaatsen van het rollend materieel.

3.1.5. Diverse andere rubrieken

Het gaat om de informatisering, de commerciële telefonie-investeringen, de directiegebouwen, de door Facility Management of derden (andere financieringen) gevraagde investeringen.

3.1.6. Het rollend materieel en diverse investeringen voor de Directie B-TR

In de tabel zijn de investeringen gerangschikt per soort materieel : motorstellen (AM), motorwagens (AR), rijtuigen (HV), locomotieven « openbare dienst » (HL SPF) of « commerciële dienst » (HL FP), HST, wagens, materieel voor het GEN en de andere investeringen (GSM-R, ETCS, diverse).

3.1.7. De capaciteitsuitbreidingen

Deze investeringen passen in een globale strategie van verbetering van alle diensten (stiptheid, doorstroming, vlotte exploitatie) en ontwikkeling van het aanbod (verhoging van de capaciteit van de lijnen en terminals), teneinde in de mate van het mogelijke tegemoet te komen aan de doelstellingen van verhoging van het aandeel van de spoorwegen in de vervoermarkt. De nieuwe infrastructures voor het GEN beantwoorden volkomen aan deze criteria en zijn opgenomen in dit gedeelte van de tabel.

Onder de capaciteitsuitbreidingen valt eveneens de ontwikkeling van een zuiver spoorweggebonden mobiel telefonienetwerk, de GSM-R.

3.2. De financiering van deze investeringen

Om de uitvoering van deze investeringen te verzekeren, wordt er een beroep gedaan op verschillende financieringsbronnen (zie eveneens § 0).

3.2.1. De klassieke dotatie van de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer

Deze dotatie wordt door de drie vennootschappen gebruikt om de investeringen in verband met hun opdrachten van openbare dienst te financieren.

Bovenop deze dotatie en overeenkomstig de wil van de voorgedijoverheden heeft de NMBS-Holding beslist verder te gaan dan haar aandeel in de FOD-dotatie, door gedurende enkele jaren de verwezenlijking van parkings te prefinancieren om vroeger over deze infrastructuren te kunnen beschikken.

3.2.2. Het GEN-Fonds

Dit door de Staat gespijsd Fonds wordt door Infrabel en de NMBS-Holding gebruikt om de noodzakelijke GEN-werken te financieren, en door de NMBS om het materieel dat op de GEN-relaties zal ingelegd worden, te renoveren.

3.2.3. De financiering « Artikel 73 »

Deze financieringswijze verwijst naar artikel 73 van het beheerscontract van de NMBS, dat expliciet bepaalt dat « *de Staat zorgt voor de dekking – zowel in kapitaal als in interesten – van rollend materieel voor het GEN* ».

3.2.4. De eigen fondsen

Deze worden gebruikt voor de investeringen van commercieel belang van de NMBS en de NMBS-Holding.

3.2.5. Andere financieringen

Projecten die door andere derden gefinancierd of moeten gefinancierd worden.

3.2.6. Saldo van HST-Fin en van de bijdrage van Nederland

Dit saldo wordt door Infrabel gebruikt totdat het opgebruikt is, om de investeringen ten laste van “HST zuiver” te ondersteunen.

3.2.7. De HST-lening

Bedragen vrijgemaakt dankzij de aangegane lening met betrekking tot de voltooiing van de HST-investeringen.

3.2.8. Financiering door de Europese Unie

Er zijn Europese fondsen voorzien om bepaalde projecten gedeeltelijk te financieren.

3.2.9. Publiek - Private Samenwerkingen (PPS) en prefinancieringen

Er zijn door Infrabel PPS-financieringen en prefinancieringen gepland om bij te dragen tot de verwezenlijking van de volgende investeringen : de diablo van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal, de modernisering van as 3 (Brussel) – Ottignies – Namen – Luxemburg, de uitbouw van infrastructuren in de haven van Zeebrugge, de bouw van de Liefkenshoek tunnel onder de Schelde in Antwerpen en de investeringen in de haven van Brussel. De PPS-operaties of de prefinancieringen m.b.t. het station Gosselies en de « park and ride » van Louvain-La-Neuve zullen in een latere fase ontwikkeld worden.

Om de voor de verschillende rubrieken en subrubrieken gebruikte financieringswijzen van de investeringen gemakkelijker te kunnen onderscheiden, werd er een code toegepast :

FOD	FOD (met inbegrip van het geleend bijkomend bedrag voor “HST gemengd” en de prefinanciering van de parkings
GEN	GEN-Fonds
A73	« Artikel 73 »
EF	Eigen fondsen
DIV	Andere financieringen
HST	Vroegere HST-Fin, bijdrage Nederland en geleend bijkomend bedrag voor “HST zuiver”
P/P	PPS en prefinancieringen
EU	Europese Unie

3.3. Regionale verdeling van de lokaliseerbare investeringen

Ten slotte dient vermeld dat het evenwicht 60/40 tussen het Vlaams en het Waals Gewest voor elk van de jaren van het plan verzekerd is op geconsolideerd niveau (d.w.z. hoofdzakelijk Infrabel + NMBS-Holding, want de NMBS is gezien de aard van haar investeringen niet bij deze verdeling betrokken).

De onderstaande tabel geeft de verdeling, voor de jaren 2005 tot 2007, van de lokaliseerbare investeringen, per rubriek en per Gewest.

Rubriek		Vlaams Gewest	Waals Gewest	Vlaams en Waals Gewest
1	Capaciteitsbehoud	404,3	319,9	724,1
2	Onthaal reizigers	244,5	156,0	400,5
3	Klassieke uitbreidingen	217,4	95,6	313,0
4	HST-infrastructuren «2de kol.»	173,4	44,6	218,0
5	GEN-infrastructuren	83,0	133,3	216,4
6	Productiemiddelen	39,9	25,5	65,4
Totaal		1.162,5	774,9	1.937,4
<i>Percentage</i>		<i>60,0%</i>	<i>40,0%</i>	<i>100,0%</i>

De belangrijke structurele verschillen tussen de twee Gewesten situeren zich in de rubrieken 3 tot 5. Deze verschillen zijn evenwel minder uitgesproken indien men het geheel van deze 3 rubrieken, die feitelijk uitbreidingen vormen (klassiek, HST « 2de kolom » en GEN) bekijkt.

4. SLOTCOMMENTAAR

Het voorgelegd plan is gebaseerd op een analyse van de huidige situatie en op een aantal hypothesen. Het zal uiteraard periodiek moeten bijgestuurd worden om rekening te houden met de verschillen t.o.v. de weerhouden hypothesen. Dat is een normaal mechanisme (dat in de beheerscontracten voorzien is via het proces van amendering van de investeringsbudgetten), maar er dient gewezen op enkele bijzondere aspecten die de oriëntaties van dit plan fundamenteeler in het gedrang zouden kunnen brengen.

4.1. Niveau van de dotaties

De FOD-dotaties vormen, meer nog dan in het verleden, gezien de beperkingen op de eigen fondsen en de ontbinding van HST-Fin, verreweg de belangrijkste financieringsbron voor de investeringen van de NMBS-groep. Het scenario van een beduidende vermindering van deze dotaties werd niet onderzocht maar zou uiteraard, gelet op de inspanning die reeds moest gedaan worden om binnen de voorziene enveloppes te blijven, aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor vele projecten.

4.2. Concretisering van alle Publiek - Private Samenwerkingen (PPS) en prefinancieringen

De overheveling van 2005 naar 2006 van sommige PPS-projecten of prefinancieringen heeft een beperkte impact gehad op het investeringsplan. De situatie zou er gans anders uitzien als deze projecten nog verder zouden verschoven of zelfs geschrapt worden. Dan zouden deze investeringen weer in de huidige enveloppes moeten geïntegreerd worden. Zelfs in de veronderstelling dat de perimeter van deze projecten in beduidende mate zou ingekrompen worden, zouden die aanpassingen toch een fundamentele heroriëntatie van het plan vergen.

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005				2006				2007				Totaal						
		HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL						
Hoge snelheids- infrastructuren	1 col	Projekt		Fin																
		P1	HST					0,1	0,0	0,0	0,1					0,1	0,0	0,0	0,1	
		P2	HST					13,8	7,2	1,4	22,4					13,8	7,2	1,4	22,4	
		P3	HST					7,8	7,8	2,1	17,8					7,8	7,8	2,1	17,8	
		P702	HST	4,9	6,6	5,4	16,9	6,2	4,4	3,9	14,5					11,1	11,0	9,3	31,4	
		P4	HST					1,1	0,2	0,0	1,3					1,1	0,2	0,0	1,3	
		P5	HST					184,9	150,8	27,1	362,8					184,9	150,8	27,1	362,8	
		P701	HST	2,7	6,4	1,7	10,8	10,3	8,2	0,4	18,9					13,0	14,6	2,0	29,7	
	P6	HST					24,8	13,3	12,5	50,6					24,8	13,3	12,5	50,6		
	P7	HST					104,8	55,2	17,2	177,1					104,8	55,2	17,2	177,1		
	P8	HST					29,0	16,1	10,2	55,3					29,0	16,1	10,2	55,3		
	2 col		Brus.+ dpt		P2	FOD	7,7	13,0	7,1	27,7	382,9	263,2	74,8	720,8	390,5	276,1	81,8	748,5		
			VL		P2	FOD					1,9	1,0	0,4	3,2	1,9	1,0	0,4	3,2		
			VL		P2	FOD					1,0	1,0	0,8	2,9	1,0	1,0	0,8	2,9		
			VL		P3	FOD					7,5	9,6	2,8	19,8	7,5	9,6	2,8	19,8		
			W		P702	FOD	7,4	9,8	8,1	25,4	10,3	6,6	5,9	22,7	17,7	16,4	14,0	48,1		
			W		P4	FOD					-3,4	-0,0	0,0	-3,4	-3,4	-0,0	0,0	-3,4		
			VL		P701	FOD	4,1	9,7	2,5	16,4	14,4	11,5	0,5	26,3	18,5	21,2	3,0	42,7		
			VL		P6	FOD					33,9	19,3	10,5	63,7	33,9	19,3	10,5	63,7		
			VL		P7	FOD					26,8	13,4	4,2	44,4	26,8	13,4	4,2	44,4		
		Brus.+ dpt		P8	FOD					8,7	4,7	3,0	16,4	8,7	4,7	3,0	16,4			
		FOD			FOD	11,6	19,5	10,6	41,7	101,0	67,0	28,0	196,0	112,5	86,5	38,6	237,7			
Capaciteits behoud	Classiek	W		FOD	0,7	0,7	0,8	2,2	75,5	70,4	59,2	205,1	76,2	71,1	60,0	207,3				
		PPS/Prefin. as 3		P/P																
		Niet geloc. W (as 3)		FOD					5,9	15,9	41,1	57,0	5,9	15,9	41,1	57,0				
		TOTAAL W		FOD	0,7	0,7	0,8	2,2	81,4	70,4	59,2	211,0	82,1	71,1	60,0	213,2				
		VL		FOD	5,5	3,9	1,3	10,6	83,8	94,0	85,7	263,5	89,3	97,9	87,0	274,1				
		Brus.+ dpt		FOD	3,0	4,9	4,0	11,8	30,0	24,7	19,8	74,5	33,0	29,6	23,8	86,3				
		TOTAAL		FOD	9,2	9,4	6,0	24,6	195,1	189,1	164,7	548,9	204,3	198,5	170,7	573,5				
		TOTAAL		P/P					15,9	41,1	57,0	15,9	41,1	57,0	15,9	41,1	57,0			
	Concentr. seinhuizen	W		FOD	2,1	1,4		3,5	23,5	23,8	34,5	81,8	25,5	25,2	34,5	85,3				
		VL		FOD					21,1	30,1	42,0	93,2	21,1	30,1	42,0	93,2				
		Brus.+ dpt		FOD					2,8	6,1	3,5	12,4	2,8	6,1	3,5	12,4				
		TOTAAL		FOD	2,1	1,4		3,5	47,3	60,0	80,0	187,4	49,4	61,4	80,0	190,8				
	MALAGA	W		FOD	0,2			0,2	0,2	0,6	0,6	1,4	0,4	0,6	0,6	1,6				
		VL		FOD					0,0	0,7	0,7	1,4	0,0	0,7	0,7	1,4				
		Brus.+ dpt		FOD	3,7			3,7	0,0			0,0	3,7			3,7				
		TOTAAL		FOD	3,8	3,8	3,5	11,1	0,3	1,3	1,3	2,9	4,1	5,1	4,8	14,0				
	3/5 col	Brus.+ dpt		P2	FOD					2,9	2,5	0,5	5,9	2,9	2,5	0,5	5,9			
		VL		P2	FOD					0,7	0,6	0,6	1,9	0,7	0,6	0,6	1,9			
		VL		P3	FOD					3,2	6,3	5,9	15,4	3,2	6,3	5,9	15,4			
		W		P702	FOD					1,0	1,3	1,8	4,1	1,0	1,3	1,8	4,1			
		W		P5	FOD					9,3	6,3	0,3	15,9	9,3	6,3	0,3	15,9			
		VL		P6	FOD					1,0	2,2	7,6	10,8	1,0	2,2	7,6	10,8			
		VL		P7	FOD					1,2	0,6	0,0	1,8	1,2	0,6	0,0	1,8			
		Brus.+ dpt		P8	FOD					4,0	5,4	1,8	11,2	4,0	5,4	1,8	11,2			
	TOTAAL			FOD					23,4	25,2	18,4	67,0	23,4	25,2	18,4	67,0				
	ETCS	W		FOD						0,4	5,3	5,7		0,4	5,3	5,7				
		VL		FOD						0,4	5,3	5,7		0,4	5,3	5,7				
Brus.+ dpt		FOD					1,5	0,9	4,4	6,7	1,5	0,9	4,4	6,7						
TOTAAL		FOD					1,5	1,7	15,0	18,1	1,5	1,7	15,0	18,1						
TOTAAL	FOD		FOD	15,1	14,6	9,5	39,2	267,6	277,3	279,3	824,3	282,7	291,9	288,9	863,5					
	PPS/Prefin.		P/P						15,9	41,1	57,0		15,9	41,1	57,0					

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005				2006				2007				Totaal					
		HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL					
		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal		
Onthaal reizigers	Grote stations	Projekt		Fin															
		GEMBLOUX		FOD	0,2	0,2	0,8	1,2		0,9		0,9			0,2	1,1	0,8	2,1	
		LIEGE-PALAIS		FOD	0,0			0,0		0,1	0,0	0,1			0,0	0,1	0,0	0,1	
		NAMUR		FOD	1,1	1,3		2,4	1,5	0,5		2,0			2,5	1,8		4,4	
		CHARLEROI SUD		FOD	4,8	3,6	1,5	9,9	1,0	2,2	2,1	5,3			5,8	5,8	3,6	15,2	
		MONS		FOD	0,8	0,1		0,9	2,0	1,0	8,0	11,0			2,8	1,1	8,0	11,9	
		TOURNAI		FOD	0,3	0,3		0,6							0,3	0,3		0,6	
		W		Totaal	FOD	7,2	5,5	2,3	15,0	4,5	4,7	10,1	19,3			11,6	10,2	12,4	34,3
				ANTWERPEN BERCHEM		FOD	0,5			0,5		0,3			0,5	0,3		0,8	
				LEUVEN		FOD	0,2	3,7	5,5	9,4	3,7	5,0	2,8	11,5		3,9	8,7	8,3	20,9
				Stationsomgev. LEUVEN ND		FOD	0,0	0,0	0,0	0,1					0,0	0,0	0,0	0,1	
				MECHELEN		FOD					0,8	1,3	2,1			0,8	1,3	2,1	
				MOL		FOD	0,3	0,4	0,0	0,7	0,0	0,1			0,3	0,5	0,0	0,8	
				VILVOORDE		FOD	0,0			0,0	2,0	3,4	5,6		0,2	2,0	3,4	5,6	
				BRUGGE		FOD	0,2	0,4	0,2	0,8	6,7	6,0	10,1	22,8		6,9	6,4	10,3	23,6
				GENT SP (incl. masterplan)		FOD	1,4	3,3	2,5	7,1	0,3	4,9	12,7	17,9		1,6	8,2	15,2	25,0
				HALLE		FOD	0,2			0,2	1,3	0,4	4,0	5,7		1,5	0,4	4,0	5,9
				SINT-NIKLAAS		FOD	0,1			0,1						0,1			0,1
		VL		Totaal	FOD	2,9	7,8	8,3	19,0	12,2	19,5	34,3	66,0			15,1	27,3	42,6	84,9
				BRUSSEL CENTRAAL		FOD	1,2	3,9	3,6	8,7	0,6	5,2	4,1	9,9		1,8	9,1	7,7	18,6
				BRUSSEL CONGRES		FOD		0,0	0,1	0,1		0,0	0,0	0,0			0,0	0,1	0,1
				BRUSSEL ZUID		FOD	0,1			0,1	0,9	0,6	4,5	6,0		1,0	0,6	4,5	6,1
				BRUSSEL NOORD		FOD	1,2	1,7	0,6	3,5	1,1	1,7	2,0	4,8		2,3	3,4	2,6	8,3
				BRUSSEL LUXEMBOURG		FOD	0,6	1,4	2,7	4,7						0,6	1,4	2,7	4,7
				ETTERBEEK (RG en toegang)		FOD			1,0	1,0								1,0	1,0
		Brus.+ dpt		Totaal	FOD	3,1	7,0	7,9	18,0	2,6	7,5	10,6	20,7			5,7	14,5	18,5	38,7
		TOTAAL grote stations (buiten parkings)		FOD	13,2	20,2	18,5	52,0	19,2	31,7	55,0	106,0			32,5	52,0	73,5	158,0	
		W		P702	FOD	15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4			21,4	23,2	26,4	71,0
		TOTAAL		Liège-Guillemins	FOD	15,3	19,3	17,1	51,7	6,2	4,0	9,2	19,4			21,4	23,2	26,4	71,0
		VL		P701	FOD	3,5	7,4	1,9	12,8	14,0	11,2	0,5	25,6			17,4	18,6	2,4	38,4
		VL		Deel PA	FOD	0,4	1,2	2,8	4,4							0,4	1,2	2,8	4,4
		TOTAAL		Antwerpen-Centraal	FOD	3,8	8,6	4,8	17,2	14,0	11,2	0,5	25,6			17,8	19,8	5,3	42,8
				Parkings	DIV	11,5	11,3	7,7	30,5							11,5	11,3	7,7	30,5
				Derden & concessies	DIV	8,6	13,2	2,2	24,1							8,6	13,2	2,2	24,1
		TOTAAL HST stations		FOD	19,1	27,9	21,9	68,9	20,1	15,1	9,7	45,0			39,2	43,0	31,6	113,9	
		Andere financieringen	DIV	20,1	24,5	9,9	54,5							20,1	24,5	9,9	54,5		
Grote stations		TOTAAL	FOD	32,3	48,1	40,4	120,9	39,4	46,8	64,7	150,9			71,7	95,0	105,1	271,8		
		Andere financieringen	DIV	20,1	24,5	9,9	54,5							20,1	24,5	9,9	54,5		

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005				2006				2007				Totaal				
		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	
Fin	Project	HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL				
		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	
Parkings	GEMBLOUX	FOD	0,1	1,3	1,7	3,1								0,1	1,3	1,7	3,1	
	MONS	FOD	0,5	1,8	1,0	3,3								0,5	1,8	1,0	3,3	
	ST GHISLAIN	FOD	0,3	2,1		2,4								0,3	2,1		2,4	
	ANS	FOD		1,3		1,3									1,3		1,3	
	CHARLEROI-SUD	FOD	0,6		0,6	1,2								0,6		0,6	1,2	
	HUY	FOD		0,5	0,5	1,0									0,5	0,5	1,0	
	BRAINE-LE-COMTE	FOD			0,7	0,7										0,7	0,7	
	PEPINSTER	FOD			0,6	0,6										0,6	0,6	
	NAMUR	FOD	0,1	0,5		0,6								0,1	0,5		0,6	
	JURBISE	FOD	0,1	0,4		0,5								0,1	0,4		0,5	
	MARCHIENNE AU PONT	FOD	0,2	0,2		0,4								0,2	0,2		0,4	
	SOIGNIES	FOD	0,1	0,4		0,4								0,1	0,4		0,4	
	TOURNAI	FOD			0,3	0,3										0,3	0,3	
	ECAUSSINNES	FOD	0,0	0,2		0,2								0,0	0,2		0,2	
	VERVIERS	FOD	0,2			0,2								0,2			0,2	
	STATTE	FOD	0,1	0,1		0,2								0,1	0,1		0,2	
	Andere kleine proj.	FOD	0,3	0,2	0,1	0,6								0,3	0,2	0,1	0,6	
	Div.stations Zuid-West	FOD		0,1	0,1	0,2									0,1	0,1	0,2	
	Div.stations Zuid-Oost	FOD		0,1	0,4	0,5									0,1	0,4	0,5	
	W	TOTAAL	FOD	2,5	9,1	5,9	17,5							2,5	9,1	5,9	17,5	
	W	GENT ST PIETERS	FOD	5,1	10,1	10,0	25,2							5,1	10,1	10,0	25,2	
		BRUGGE	FOD	0,5	7,8	7,8	16,1							0,5	7,8	7,8	16,1	
		HASSELT	FOD	0,5	5,0	4,8	10,3							0,5	5,0	4,8	10,3	
		LANDEN	FOD	0,0	0,5	1,0	1,5							0,0	0,5	1,0	1,5	
		MECHELEN	FOD		0,4	0,5	0,9								0,4	0,5	0,9	
		WAREGEM	FOD	0,7	0,1		0,8								0,7	0,1		0,8
		OOSTENDE	FOD	0,0	0,5		0,5								0,0	0,5		0,5
		DENDERMONDE	FOD	0,0	0,0	0,4	0,4								0,0	0,0	0,4	0,4
		OPWIJK	FOD	0,0	0,2	0,2	0,4								0,0	0,2	0,2	0,4
		MERELBEKE	FOD	0,0	0,4		0,4								0,0	0,4		0,4
		RONSE	FOD	0,0	0,2	0,2	0,3								0,0	0,2	0,2	0,3
		BURST	FOD	0,2	0,1		0,3								0,2	0,1		0,3
		NEERPELT	FOD	0,3	0,1		0,3								0,3	0,1		0,3
TIELEN		FOD		0,2		0,2									0,2		0,2	
LEDE		FOD	0,0	0,2		0,2								0,0	0,2		0,2	
SCHULEN		FOD	0,2			0,2								0,2			0,2	
DE PINTE		FOD	0,1	0,1		0,2								0,1	0,1		0,2	
Andere kleine stations		FOD	0,1	0,0	0,0	0,2								0,1	0,0	0,0	0,2	
Div.stations Noord-West		FOD	0,1	0,1	0,1	0,3								0,1	0,1	0,1	0,3	
Div.stations Noord-Oost		FOD	0,1	0,4	0,3	0,8								0,1	0,4	0,3	0,8	
VL	TOTAAL	FOD	7,8	26,3	25,2	59,4							7,8	26,3	25,2	59,4		
Div.stations Centrum	FOD		0,1	0,1	0,2									0,1	0,1	0,2		
Brus.+ dpt	TOTAAL	FOD		0,1	0,1	0,2								0,1	0,1	0,2		
TOTAAL		FOD	10,3	35,6	31,2	77,1							10,3	35,6	31,2	77,1		
Andere	Verhoging perrons	FOD																
	Schuilplaatsen, verlichting	FOD																
	Renovatie Fac.Man.	FOD																
	Diverse renovatie	FOD																
	Integrale toegankelijkheid	FOD																
	Diverse	FOD																
W	Localiseerbaar	FOD	3,7	3,9	1,9	9,5	6,8	9,4	6,4	22,6			10,5	13,3	8,3	32,1		

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005				2006				2007				Totaal							
		HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL							
		Verhoging perrons		FOD																	
		Schuilplaatsen, verlichting		FOD																	
		Renovatie Fac.Man.		FOD																	
		Diverse renovatie		FOD																	
		Integrale toegankelijkheid		FOD																	
		Diverse		FOD																	
		VL		Localiseerbaar	FOD	4,6	4,2	6,1	14,9	6,0	11,8	16,1	33,9					10,6	16,0	22,1	48,8
				Verhoging perrons		FOD															
				Schuilplaatsen, verlichting		FOD															
				Renovatie Fac.Man.		FOD															
				Diverse renovatie		FOD															
				Integrale toegankelijkheid		FOD															
				Diverse		FOD	0			0											
		Brus.+ dpt		Localiseerbaar	FOD	1,1	0,3	0,2	1,6	1,1	1,1	1,9	4,1				2,2	1,4	2,1	5,6	
				TELECOM		FOD		0,5	0,5	1,0								0,5	0,5	1,0	
				Diverse		FOD		0,9	0,9	1,7								0,9	0,9	1,7	
		Brus.+ dpt		Niet localiseerbaar	FOD		1,4	1,4	2,7									1,4	1,4	2,7	
		TOTAAL buiten GEN zone			FOD	9,5	9,7	9,5	28,7	13,9	22,4	24,3	60,6				23,4	32,1	33,8	89,3	
		W		Aanvul. Mob. Brus.		FOD					1,0		1,0					1,0		1,0	
		VL		Aanvul. Mob. Brus.		FOD					1,9	6,6	8,5					1,9	6,6	8,5	
Brus.+ dpt		Aanvul. Mob. Brus.(Jette)		FOD	0,3	0,2	0,5								0,3	0,2	0,5				
GEN Zone		Aanvul. Mob. Brus.		FOD	0,3	0,2	0,5		2,9	6,6	9,5				0,3	3,1	6,6	10,0			
TOTAAL				FOD	9,8	9,9	9,5	29,2	13,9	25,3	30,9	70,1			23,7	35,2	40,4	99,3			
Andere				FOD																	
Operator		Brus.+ dpt		FOD								4,3	5,3	4,5	14,1	4,3	5,3	4,5	14,1		
		TOTAAL		FOD								4,3	5,3	4,5	14,1	4,3	5,3	4,5	14,1		
		TOTAAL		EF	0,8	0,8	0,8	2,3				0,7	0,4	0,1	1,2	1,4	1,1	1,0	3,5		
TOTAAL		FOD		FOD	42,1	58,0	49,9	150,1	53,3	72,1	95,6	221,0	4,3	5,3	4,5	14,1	99,7	135,4	150,1	385,2	
		Parkings		FOD	10,3	35,6	31,2	77,1								10,3	35,6	31,2	77,1		
		Andere financieringen		DIV	20,1	24,5	9,9	54,5								20,1	24,5	9,9	54,5		
		EF		EF	0,8	0,8	0,8	2,3					0,7	0,4	0,1	1,2	1,4	1,1	1,0	3,5	

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

				2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal		
Productie middelen	Dienstgebouwen	Projekt		Fin	HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL				
		W		FOD					3,5	5,5	7,1	16,1					3,5	5,5	7,1	16,1	
		VL		FOD					0,8	8,5	17,5	26,8					0,8	8,5	17,5	26,8	
		Brus.+ dpt		FOD						2,6	4,4	7,0						2,6	4,4	7,0	
		LCI + uitrustingen	TOTAAL	FOD					4,3	16,6	29,1	49,9					4,3	16,6	29,1	49,9	
		W		FOD					1,2	1,1	1,0	3,3					1,2	1,1	1,0	3,3	
		VL		FOD						0,2	0,2	0,4						0,2	0,2	0,4	
		Brus.+ dpt		FOD					6,3	5,3	5,3	16,9					6,3	5,3	5,3	16,9	
		Werkpl. Infra en uitrust.	TOTAAL	FOD					7,5	6,6	6,5	20,6					7,5	6,6	6,5	20,6	
		W		FOD					0,4	0,4	0,3	1,1					0,4	0,4	0,3	1,1	
		VL		FOD	0,3			0,3	0,2	1,0	0,3	1,5					0,5	1,0	0,3	1,8	
		Brus.+ dpt		FOD	0,1			0,1	0,2	0,3	0,1	0,6					0,3	0,3	0,1	0,7	
		Dienstgebouwen reiz.	TOTAAL	FOD	0,4			0,4	0,9	1,7	0,7	3,3					1,3	1,7	0,7	3,7	
		W		FOD	2,1	1,6	0,9	4,6	0,3			0,3					2,4	1,6	0,9	4,9	
		VL		FOD	1,1	2,0	7,4	10,6	0,3			0,3					1,4	2,0	7,4	10,9	
		Brus.+ dpt	Met SECURAIL uitrusting	FOD	1,7	3,2	4,3	9,2	0,4			0,4					2,1	3,2	4,3	9,6	
		Andere dienstgebouwen	TOTAAL	FOD	4,9	6,8	12,7	24,4	1,0			1,0					5,9	6,8	12,7	25,4	
		TOTAAL		FOD	5,3	6,8	12,7	24,8	13,6	24,9	36,2	74,7					18,9	31,7	48,9	99,5	
	Productie middelen infrastr.		Auto voertuigen	FOD					1,5	2,5	5,5	9,5					1,5	2,5	5,5	9,5	
			Speciale voertuigen	FOD					6,5	10,8	12,9	30,2					6,5	10,8	12,9	30,2	
			Diverse II	FOD							0,1	0,1	0,2						0,1	0,1	0,2
		TOTAAL		FOD					8,0	13,4	18,5	39,9					8,0	13,4	18,5	39,9	
	Werkpl. rollend materieel	Gebouwen	Melle	FOD									0	0,2	10,0	10,2		0,2	10,0	10,2	
			Angleur	FOD										0,2	10,0	15,0	25,2	0,2	10,0	15,0	25,2
			Nieuwe werkpl.	FOD										0,2	10,2	25,0	35,3	0,2	10,2	25,0	35,3
			TW Vorst	FOD									2,9	1,9	3,8	8,6	2,9	1,9	3,8	8,6	
			TW Schaarbeek	FOD									1,4	3,3	0,5	5,2	1,4	3,3	0,5	5,2	
			TW Antwerpen-Noord	FOD									0,8	1,9	0,0	2,7	0,8	1,9	0,0	2,7	
			TW Hasselt	FOD									0,7	0,8	0,3	1,8	0,7	0,8	0,3	1,8	
			TW Merelbeke	FOD									1,0	0,4	3,8	5,2	1,0	0,4	3,8	5,2	
			TW Oostende	FOD									3,4	1,7	1,9	7,0	3,4	1,7	1,9	7,0	
			TW Kinkempois	FOD									1,1	6,0	2,1	9,1	1,1	6,0	2,1	9,1	
			TW Stockem	FOD									0,6	2,9	3,1	6,5	0,6	2,9	3,1	6,5	
			TW Charleroi	FOD									2,5	5,4	9,1	16,9	2,5	5,4	9,1	16,9	
			CW Mechelen	FOD									3,4	4,4	5,5	13,4	3,4	4,4	5,5	13,4	
			CW Salzannes	FOD									2,1	1,6	0,8	4,6	2,1	1,6	0,8	4,6	
			CW Gentbrugge	FOD									0,9	1,4	2,5	4,8	0,9	1,4	2,5	4,8	
			CW Cuesmes	FOD									2,7	0,9	1,2	4,9	2,7	0,9	1,2	4,9	
			CHW	FOD									1,5	1,0	0,6	3,0	1,5	1,0	0,6	3,0	
		Andere werkpl.	FOD									24,9	33,5	35,4	93,8	24,9	33,5	35,4	93,8		
		Gebouwen	TOTAAL	FOD								25,1	43,6	60,4	129,1	25,1	43,6	60,4	129,1		

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

				2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal										
Projekt				Fin	HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL												
	Uitrustingen	Melle	EF																0,0										
		Angleur	EF																	2,0									
		Nieuwe werkpl.	EF																	2,0									
		TW Vorst	EF										1,6	1,6	0,1	3,3	1,6	1,6	0,1	3,3									
		TW Schaarbeek	EF										0,5	0,5	0,2	1,2	0,5	0,5	0,2	1,2									
		TW Antwerpen-Noord	EF										0,7	0,7	0,3	1,7	0,7	0,7	0,3	1,7									
		TW Hasselt	EF										0,4	0,2	0,5	1,0	0,4	0,2	0,5	1,0									
		TW Merelbeke	EF										0,5	0,4	0,3	1,1	0,5	0,4	0,3	1,1									
		TW Oostende	EF										0,7	0,8	0,2	1,7	0,7	0,8	0,2	1,7									
		TW Kinkempois	EF										0,6	0,1	0,3	1,0	0,6	0,1	0,3	1,0									
		TW Stockem	EF										0,1	0,4	0,2	0,8	0,1	0,4	0,2	0,8									
		TW Charleroi	EF										0,3	0,5	1,1	1,9	0,3	0,5	1,1	1,9									
		CW Mechelen	EF										1,9	2,1	2,4	6,4	1,9	2,1	2,4	6,4									
		CW Salzannes	EF										2,7	3,4	3,6	9,7	2,7	3,4	3,6	9,7									
		CW Gentbrugge	EF										0,6	0,8	0,9	2,3	0,6	0,8	0,9	2,3									
		CW Cuesmes	EF										0,7	1,4	1,2	3,4	0,7	1,4	1,2	3,4									
		Diverse	EF										0,1	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,3									
		CHW	EF										0,9	0,2	0,2	1,3	0,9	0,2	0,2	1,3									
		Andere werkpl.	EF										12,3	13,3	11,5	37,1	12,3	13,3	11,5	37,1									
		Uitrustingen	EF										12,3	13,3	13,5	39,1	12,3	13,3	13,5	39,1									
		TOTAAL	FOD										5,3	6,8	12,7	24,8	21,5	38,3	54,7	114,6	25,1	43,6	60,4	129,1	51,9	88,8	127,8	268,5	
			EF										12,3	13,3	13,5	39,1	12,3	13,3	13,5	39,1									
		Rollend materieel	Motorrijtuigen	Renovaties	Airco stuurpost MR	FOD																0,2	1,1	1,0	2,3	0,2	1,1	1,0	2,3
	Diverse			FOD																	1,2	1,2	0,9	3,2	1,2	1,2	0,9	3,2	
	TOTAAL			FOD																	1,4	2,2	1,9	5,5	1,4	2,2	1,9	5,5	
Motorwagens	Aanschaffingen		Aanschaf. 80 motorwagens	FOD																	0,2	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,5	
			TOTAAL	FOD																	0,2	0,1	0,1	0,5	0,2	0,1	0,1	0,5	
	Renovaties		Diverse	FOD																	0,2	0,0		0,2	0,2	0,0		0,2	
			TOTAAL	FOD																	0,2	0,0		0,2	0,2	0,0		0,2	
Rijtuigen	Aanschaffingen		Aanschaffing 70 M6	FOD																	23,9	20,1	92,5	136,5	23,9	20,1	92,5	136,5	
			Aanschaf. 90 bijkom.M6	FOD																		15,7	30,4	46,0		15,7	30,4	46,0	
			TOTAAL	FOD																		23,9	35,8	122,8	182,5	23,9	35,8	122,8	182,5
	Renovaties		Modernis.rijtuigen M4	FOD																		1,7	4,1	3,7	9,5	1,7	4,1	3,7	9,5
			Div.modernis. HV	FOD																		5,3	2,2	2,1	9,6	5,3	2,2	2,1	9,6
			TOTAAL	FOD																		7,0	6,2	5,9	19,1	7,0	6,2	5,9	19,1
	Internat.rijtuigen		EF																		0,2			0,2	0,2			0,2	
Locomotieven	Aanschaffingen		Aanschaf. 60 HLE	FOD																		19,7	2,3	22,0		19,7		19,7	
			TOTAAL	FOD																		19,7	2,3	22,0		19,7		19,7	
	Renovaties		Airco stuurpost HLE	FOD																		0,2	1,6	2,3	4,0	0,2	1,6	2,3	4,0
			Diverse wijzig. HLE	FOD																		2,5	2,0	0,3	4,9	2,5	2,0	0,3	4,9
	TOTAAL		FOD																		2,7	3,6	2,6	8,9	2,7	3,6	2,6	8,9	
	TOTAAL		FOD																		2,7	23,3	4,9	30,9	2,7	23,3	2,6	28,6	
GEN	Renovatie MR 66-79		GEN																		20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7	
	Aanschaf. 80 drieled.MR		A73																			30,4	45,6	76,0		30,4	45,6	76,0	
GSM-R			FOD																		5,7	7,6	8,8	22,1	5,7	7,6	8,8	22,1	
ETCS		FOD																		6,5	16,6	14,5	37,6	6,5	16,6	14,5	37,6		
Terugkoop (*)		EF																											
SLB/SRB		FOD																											

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

				2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal		
		Fin	HOLDING	INFRABEL				NMBS				TOTAAL									
Locomotieven eigen fondsen	Aanschaffingen	Aanschaf. HLD R 77/78	EF									26,2	0,9	2,8	29,9	26,2	0,9	2,8	29,9		
		Spoor-wegvoert. B-Cargo	EF										0,1	1,9	3,9	5,9	0,1	1,9	3,9	5,9	
		Aanschaf. 20 HLD	EF											18,9				18,9			18,9
		TOTAAL	EF										26,3	21,6	6,7	54,7	26,3	21,6	6,7	54,7	
	Renovaties	Diverse wijzig. HLD	EF										3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4	
		TOTAAL	EF										3,1	1,2	0,0	4,4	3,1	1,2	0,0	4,4	
	TOTAAL		EF										29,4	22,9	6,7	59,0	29,4	22,9	6,7	59,0	
	HST	Aanschaffingen	Aansch. 3 stellen Br.-Antw.-Breda	EF									10,2	28,1	22,2	60,5	10,2	28,1	22,2	60,5	
			TOTAAL	EF									10,2	28,1	22,2	60,5	10,2	28,1	22,2	60,5	
		Renovaties	refurb. EUROSTAR THALYS	EF										1,7	0,0	0,0	1,8	1,7	0,0	0,0	1,8
			Diverse	EF										1,1	0,5	15,5	17,0	1,1	0,5	15,5	17,0
	TOTAAL		EF										2,8	0,5	15,5	18,8	2,8	0,5	15,5	18,8	
	TOTAAL		EF										13,0	28,6	37,7	79,3	13,0	28,6	37,7	79,3	
	Wagens	Aanschaffingen	TOTAAL	EF									12,3	0,3	20,4	33,0	12,3	0,3	20,4	33,0	
		Omvormingen	TOTAAL	EF									7,7	14,2	6,5	28,4	7,7	14,2	6,5	28,4	
TOTAAL		EF										20,1	14,5	26,9	61,4	20,1	14,5	26,9	61,4		
Diverse	Diverse	Gasoil instal.	FOD									5,6	4,4	1,2	11,2	5,6	4,4	1,2	11,2		
		GPS	FOD									7,1	4,2	1,5	12,7	7,1	4,2	1,5	12,7		
		Diverse	FOD										4,0	5,4	2,3	11,8	4,0	5,4	2,3	11,8	
	TOTAAL FOD	FOD										16,7	14,0	5,0	35,7	16,7	14,0	5,0	35,7		
		Diverse	EF										4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3	
	TOTAAL EF	EF										4,5	8,8	7,9	21,3	4,5	8,8	7,9	21,3		
TOTAAL	FOD	FOD										64,3	106,1	163,9	334,2	64,3	106,1	161,6	331,9		
	GEN	GEN										20,2	20,3	20,3	60,7	20,2	20,3	20,3	60,7		
	Artikel 73	A73											30,4	45,6	76,0		30,4	45,6	76,0		
TOTAAL		EF										67,2	74,7	79,3	221,2	67,2	74,7	79,3	221,2		
Uitbreidingen	Classiek	Aubange - Mont-St-Martin	FOD					0,1								0,1			0,1		
		Monceau-vorm : spoorremmen	FOD					0,0	1,6	1,9	3,5						0,0	1,6	1,9	3,5	
		L130A : versterking	FOD					2,7	2,7	4,2	9,6						2,7	2,7	4,2	9,6	
		Garocentre	FOD					0,1	0,5	2,5	3,1						0,1	0,5	2,5	3,1	
		L140 bediening luchthaven	FOD					0,0	0,0	0,0	0,0						0,0	0,0	0,0	0,0	
		Electrificatie L24	FOD					0,0	0,0	0,0	0,0						0,0	0,0	0,0	0,0	
		Charleroi Sud	FOD					4,2	4,1	2,6	10,9						4,2	4,1	2,6	10,9	
		Diverse W	FOD					0,3	0,6	0,6	1,5						0,3	0,6	0,6	1,5	
		W	TOTAAL	FOD					7,4	9,5	11,8	28,7					7,4	9,5	11,8	28,7	
			Doorrit Namur	FOD					14,2	13,6	2,9	30,7					14,2	13,6	2,9	30,7	
			Diverse studies	FOD					0,1	0,1	0,1	0,3					0,1	0,1	0,1	0,3	
			L130+147	FOD					0,8	1,3	5,0	7,1					0,8	1,3	5,0	7,1	
		W	SPF projecten ex prefin.	FOD					15,1	15,0	8,0	38,1					15,1	15,0	8,0	38,1	
			as 3 (Brus. - luxemb.grens)	P/P						6,3	10,1	16,4						6,3	10,1	16,4	
			PPS/Prefin.	P/P						6,3	10,1	16,4						6,3	10,1	16,4	
TOTAAL W	FOD	FOD					22,5	24,5	19,8	66,8					22,5	24,5	19,8	66,8			
TOTAAL W	PPS/Prefin.	P/P						6,3	10,1	16,4						6,3	10,1	16,4			

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal	2005	2006	2007	Totaal
Fin	Project	HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL			
	L36/35 : Bocht Leuven	FOD				11,7	8,9	1,8	22,4					11,7	8,9	1,8	22,4
	Genk-Goed.: uitbr. 6 sp. + elek.	FOD				3,9	3,6	2,4	9,9					3,9	3,6	2,4	9,9
	Herentals + Tielen : omvorming	FOD				0,0	2,0	1,9	4,0					0,0	2,0	1,9	4,0
	Zeebrugge : Bocht Y Terdoest	FOD				0,1	0,0	0,0	0,1					0,1	0,0	0,0	0,1
	Ontsluit. Haven A'pen:2de toeg.+Ijzeren Rijn	FOD				2,1	1,5	1,9	5,5					2,1	1,5	1,9	5,5
	Haven van A'pen : LO + RO	FOD				22,1	24,9	16,0	63,0					22,1	24,9	16,0	63,0
	L50A : 3de en 4de spoor	FOD				14,3	17,2	15,8	47,3					14,3	17,2	15,8	47,3
	L25 : aanpas. tracé Duffel	FOD				0,1	0,2	4,0	4,3					0,1	0,2	4,0	4,3
	L25 : aanpas.station Mechelen	FOD				0,2	0,2	5,0	5,4					0,2	0,2	5,0	5,4
	L51A : 3de spoor Brugge-Dudzele	FOD					0,0	0,0	0,0						0,0	0,0	0,0
	L58:verhog + afschaf overwegen	FOD					0,0	0,0	0,0						0,0	0,0	0,0
	BIF Ledeberg-Melle + Schellebelle	FOD					0,1	0,5	0,6						0,1	0,5	0,6
	L50A : aanpas. Gent-St-Pieters	FOD					0,3	1,5	1,8						0,3	1,5	1,8
	L11 : verlenging	FOD				0,1	0,1	0,1	0,3					0,1	0,1	0,1	0,3
	L21 : dubbel spoor en St-Truiden	FOD					0,2	0,5	0,7						0,2	0,5	0,7
	Diverse VL	FOD				3,4	4,0	3,2	10,6					3,4	4,0	3,2	10,6
VL	TOTAAL niet PPS/Prefin.	FOD				58,1	63,2	54,6	176,0					58,1	63,2	54,6	176,0
	Liefkenshoektunnel	FOD				1,0			1,0					1,0			1,0
	Zeebrugge	FOD				1,1			1,1					1,1			1,1
	Diabolo 25N	FOD				1,7	5,9	15,9	23,5					1,7	5,9	15,9	23,5
VL	SPF proj.PPS/Prefin.	FOD				3,9	5,9	15,9	25,7					3,9	5,9	15,9	25,7
	PPS Liefkenshoektunnel	P/P				0,0	5,4	140,7	146,1					0,0	5,4	140,7	146,1
	PPS/Prefin. Zeebrugge	P/P				0,0	2,0	15,0	17,0					0,0	2,0	15,0	17,0
	PPS Diabolo VL	P/P				6,5	14,3	46,8	67,6					6,5	14,3	46,8	67,6
	PPS/Prefin.	P/P				6,5	21,7	202,5	230,7					6,5	21,7	202,5	230,7
	TOTAAL VL	FOD				62,0	69,1	70,5	201,6					62,0	69,1	70,5	201,6
	TOTAAL VL	P/P				6,5	21,7	202,5	230,7					6,5	21,7	202,5	230,7
	cap Bsl Zuid-FSR (P211-P311)	FOD				1,5	8,3	10,2	20,1					1,5	8,3	10,2	20,1
	Brussel Nd rooster NZV	FOD				0,2			0,2					0,2			0,2
	Schaarbeek fase 1 (P8 k8)	FOD				4,5	6,0	11,7	22,2					4,5	6,0	11,7	22,2
	Diabolo	FOD				1,8	1,2	15,1	18,1					1,8	1,2	15,1	18,1
	Brus.+ dpt	FOD				8,1	15,5	37,0	60,6					8,1	15,5	37,0	60,6
	TOTAAL Brus. / DPT	FOD				8,1	15,5	37,0	60,6					8,1	15,5	37,0	60,6
	TOTAAL Brus. / DPT	P/P					2,0	3,1	5,1						2,0	3,1	5,1
GSM-R	W	FOD				3,3	15,6	10,0	28,8					3,3	15,6	10,0	28,8
	VL	FOD				3,3	7,3	5,2	15,8					3,3	7,3	5,2	15,8
	Brus.+ dpt	FOD				12,7	11,6	18,7	43,0					12,7	11,6	18,7	43,0
	TOTAAL	FOD				19,3	34,5	33,8	87,6					19,3	34,5	33,8	87,6
GEN	L161	GEN				11,7	27,5	25,8	65,0					11,7	27,5	25,8	65,0
	L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)	GEN				4,4	11,4	20,1	35,9					4,4	11,4	20,1	35,9
	L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles)	GEN				5,5	11,2	9,4	26,1					5,5	11,2	9,4	26,1
	Stations en parkings	GEN	1,0	1,3	2,0	4,3	0,5	0,6	0,9	2,0				1,5	1,9	2,9	6,3
W		GEN	1,0	1,3	2,0	4,3	22,1	50,7	56,2	129,0				23,1	52,0	58,2	133,3
	Bocht van Nossegem	GEN				9,3	1,1	0,6	11,0					9,3	1,1	0,6	11,0
	L50A	GEN				7,6	24,8	23,8	56,2					7,6	24,8	23,8	56,2
	Stations en parkings	GEN	1,0	4,0	1,0	6,0	1,7	6,5	1,6	9,8				2,7	10,4	2,6	15,8
VL		GEN	1,0	4,0	1,0	6,0	18,6	32,4	26,0	77,0				19,6	36,4	27,0	83,0
	L161	GEN				4,7	12,4	21,3	38,5					4,7	12,4	21,3	38,5
	L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)	GEN				3,6	11,8	16,3	31,8					3,6	11,8	16,3	31,8
	Niet geloc. VL	GEN				8,4	24,2	37,7	70,2					8,4	24,2	37,7	70,2

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005)

		2005				2006				2007				Totaal						
		HOLDING				INFRABEL				NMBS				TOTAAL						
	TOTAAL	Projekt		Fin																
		tunnel Josaphat		GEN					18,1	51,4	59,3	128,8					18,1	51,4	59,3	128,8
		L161		GEN					6,1	9,6	14,3	29,9					6,1	9,6	14,3	29,9
		L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud)		GEN					0,9	2,7	3,8	7,3					0,9	2,7	3,8	7,3
		L50A		GEN					1,0	19,1	22,4	42,6					1,0	19,1	22,4	42,6
		Stations en parkings		GEN	0,2	0,6	0,7	1,5	0,2	0,3	1,6	2,1					0,4	0,9	2,3	3,6
		Brus.+ dpt		GEN	0,2	0,6	0,7	1,5	26,3	83,1	101,4	210,8					26,5	83,7	102,1	212,2
		TOTAAL		GEN	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0					77,7	196,2	225,0	498,8
		FOD		FOD					108,9	139,1	158,7	406,6					108,9	139,1	158,7	406,6
		EUROPA		EU					3,0	4,5	2,5	10,0					3,0	4,5	2,5	10,0
PPS/Prefin.		P/P					6,5	30,0	215,7	252,2					6,5	30,0	215,7	252,2		
GEN		GEN	2,3	5,9	3,7	11,8	75,4	190,3	221,3	487,0					77,7	196,2	225,0	498,8		
Diverse	Informatica	FOD		FOD																
		Algemeen		FOD																
		F		FOD									1,0			1,0	1,0		1,0	
		HR		FOD																
		OP		FOD																
		RZ		FOD									9,6	16,9	12,1	38,7	9,6	16,9	12,1	38,7
		M		FOD									2,1			2,1	2,1		2,1	
		TR		FOD																
		N		FOD																
		I		FOD																
		PA		FOD																
		ICT		FOD																
		Diverse		FOD									3,8	4,0	4,0	11,8	3,8	4,0	4,0	11,8
		FOD		FOD	21,1	24,3	27,2	72,6	9,5	9,7	9,7	28,9	16,5	21,0	16,1	53,5	47,0	55,0	53,0	155,1
		EF		EF																
		Algemeen		EF																
		F		EF																
		HR		EF																
		OP		EF																
		BC		EF									3,6	3,6	3,6	10,7	3,6	3,6	3,6	10,7
		RZ		EF																
		M		EF																
		TR		EF																
		PA		EF																
		ICT		EF																
Diverse		EF									0,9	0,8	0,8	2,4	0,9	0,8	0,8	2,4		
EF		EF	3,7	0,4	0,1	4,2					4,5	4,3	4,3	13,1	8,1	4,7	4,5	17,4		
Telecom		EF	5,2	5,2	5,2	15,6									5,2	5,2	5,2	15,6		
Patrimon.		Directie gebouwen en div.	EF	3,6	0,5	0,5	4,6					1,3	0,8	0,5	2,6	4,9	1,3	1,0	7,2	
Fac.man.		EF	1,3	1,6	1,4	4,3									1,3	1,6	1,4	4,3		
Diverse		EF	0,1			0,1					0,7			0,7	0,8			0,8		
Diverse		FOD									1,5			1,5	1,5			1,5		
TOTAAL		FOD	21,1	24,3	27,2	72,6	9,5	9,7	9,7	28,9	17,9	21,0	16,1	55,0	48,5	55,0	53,0	156,6		
		EF	13,9	7,7	7,2	28,8					6,5	5,1	4,8	16,4	20,4	12,8	12,0	45,2		
Andere financieringen		DIV					10,6	2,1	2,7	15,4					10,6	2,1	2,7	15,4		

(*) in 2007 moet een bedrag van 100,6 mjo € op EF van de NMBS-Holding voorzien worden, ten gevolg van de SRB/SLB operaties afgesloten door de NMBS vóór 2005

Holding		2005	2006	2007	Totaal
Werken		150,4	210,6	169,9	530,9
Financiering	FOD buiten parkings	108,8	130,1	92,4	331,4
	FOD parkings	10,3	33,0	22,0	65,3
	prefin. Parkings		2,6	9,2	11,8
	GEN	2,3	5,9	3,7	11,8
	EF	14,8	8,4	8,0	31,3
	HST lening	13,1	22,7	19,5	55,3
	Andere derden	8,6	13,2	2,2	24,1
	Totaal	157,9	215,9	157,1	531,0
niet gebruikt FOD		7,6	5,3	-12,8	0,0

Infrabel		2005	2006	2007	Totaal
Werken		1040,3	1109,5	1184,1	3333,9
Financiering	FOD	561,8	603,5	611,0	1776,3
	GEN	75,4	190,3	221,3	487,0
	EU (*)	3,0	4,5	2,5	10,0
	Andere derden	10,6	2,1	2,7	15,4
	Saldo HST Fin.+NL	382,9	246,4		629,3
	HST lening		16,7	89,9	106,7
	PPS, prefin.	6,5	45,9	256,8	309,2
	Totaal	1040,3	1109,5	1184,1	3333,9
niet gebruikt FOD		0,0	0,0	0,0	0,0

(*) een bijkomende Europese financiering van 5 Mjo € in 2005 en 10 Mjo € in 2006 zou kunnen bekomen worden

NMBS		2005	2006	2007	Totaal
Werken		218,4	319,9	408,5	946,8
Financiering	FOD	133,9	161,0	237,5	532,3
	HST lening			15,0	15,0
	EF	86,6	93,5	82,7	262,8
	EU (**)	0,0	0,0	0,0	0,0
	GEN	20,2	20,3	20,3	60,7
	Artikel 73		30,4	45,6	76,0
	Totaal	240,7	305,1	401,1	946,9
niet gebruikt FOD		22,3	-14,9	-7,4	0,0

(**) een Europese financiering van 1,5 Mjo € zou in 2007 kunnen bekomen worden

BIJLAGE 16

Verbindingen Virton-Athus-Rodange-Arlon

Uit het verslag eind 2005 voorgelegd aan de Staatssecretaris bleek dat de verbindingen tussen Virton, Athus, Arlon en Luxembourg de meest positieve elementen in termen van uitvoerbaarheid en ontwikkelingspotentieel bevatten. Als resultaat van de technische en financiële discussies die tussen NMBS en CFL werden gevoerd, zijn de heropeningsmodaliteiten in december 2006 de volgende :

Het treinaanbod bestaat tijdens de week (maandag tot vrijdag) uit 3 gehelen :

- 1) de verlenging, om de 2 uur, van de huidige verbinding Libramont-Virton tot Arlon via Rodange, dat betekent 19 treinen per dag (2 richtingen samen);
- 2) piekurtreinen (8 per dag) ingelegd door de NMBS die een beperkt parcours uitvoeren van het type Virton-Rodange of Arlon-Athus-Rodange;
- 3) door de CFL ingelegde treinen (6 per dag), die rechtstreeks Luxembourg en Rodange bedienen en die zullen rijden met Virton als oorsprong of bestemming.

BIJLAGE 17**HET KADER VAN DVIS IN VOLTijdSE EQUIVALENTEN**

Graad	
Dienstchef	1
Afdelingschef	3
Jurist (niveau A)	1
Gespecialiseerd deskundige (niveau A)	9,5
Deskundige (niveau B)	5,25
Assistenten (niveau C)	5,25
Totaal	25